

Inhalt: Das Preussische Gesetz betreffend die Anlegung und Veränderung von Strassen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften. — Brückenbau über die Nawa in Petersburg — Mittheilungen aus Vereinen: Verein für

Eisenbahnkunde zu Berlin. — Architekten-Verein zu Berlin. — Vermischtes: Berliner Stadtbahn. — Brief- und Fragekasten. — Eingegangene Beiträge für die Wittve des verstorbenen Bauführers Friedersdorf.

Das Preussische Gesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung von Strassen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften.

Unter den das Bauwesen berührenden Gesetzen, welche in der letzten Gesetzgebungsperiode des Preussischen Staates zu Stande gekommen sind, steht das in der Ueberschrift bezeichnete an Wichtigkeit weit voran. Bekanntlich hat seine Vorbereitung im verflossenen Winter bereits die thätige Theilnahme der technischen Kreise wachgerufen und auch wir haben dem bezüglichlichen, von der Regierung dem Abgeordnetenhaus vorgelegten Entwürfe in No. 13 und 15 u. Bl. eine eingehende Erörterung gewidmet. Es ist deshalb wohl angemessen, wenn wir eine Mittheilung über dieses Gesetz nicht in den Rahmen unseres in No. 63 begonnenen Artikels einfügen, sondern dieselbe in selbstständiger Form geben, zumal in diesem Falle neben dem fertigen Gesetze selbst auch die Art seines Entstehens ein gewisses Interesse beanspruchen darf.

Die bei der ersten Lesung des Gesetzes im Abgeordnetenhaus am 5. Februar d. J. gewählte Kommission, die zu ihrem Referenten den Abgeordneten Zelle (Stadtsyndikus von Berlin) ernannt hatte, hat ihrer Aufgabe in 12 Sitzungen mit grossem Eifer obgelegen. Das Resultat ihrer Arbeit war eine erhebliche Umgestaltung der Regierungs-Vorlage, bei der zum Theil einige andere Prinzipien in den Vordergrund gestellt wurden, überdies jedoch die redaktionelle

Fassung eine so völlige Veränderung erlitt, dass eigentlich nur die Einleitungs- und Schlussformel des Gesetzes unberührt blieben. Bei der zweiten Lesung desselben im Abgeordnetenhaus, die sich bis zum 5. Juni verzögerte, nahm die Majorität der Abgeordneten den von der Kommission bearbeiteten Entwurf mit unwesentlichen Abänderungen an, während die Vertreter der Regierung den prinzipiellen Abänderungen der ursprünglichen Vorlage energischen Widerspruch entgegensetzten. Schon wollte es scheinen, als ob das Zustandekommen des Gesetzes auch diesmal nicht gelingen würde, zumal das Herrenhaus in seinen Berathungen der früheren auf diese Materie bezüglichlichen Gesetzentwürfe auch in anderen Beziehungen einen sehr abweichenden Standpunkt geltend gemacht hatte. In der 3. Lesung des Gesetzes am 9. Juni gelang es jedoch, einige Einschaltungen durchzusetzen, durch welche den Forderungen der Regierung Rechnung getragen wurde. In der so festgestellten Form ist der Gesetz-Entwurf vom Herrenhaus ohne Widerspruch genehmigt worden und hat am 2. Juli die Sanktion des Königs erhalten. Die offizielle Publikation des Wortlautes, den wir hier zunächst folgen lassen, hat sich bis gegen Ende des Monats August verzögert.

Gesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung von Strassen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften. Vom 2. Juli 1875.

Wir Wilhelm von Gottes Gnaden König von Preussen etc. verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages für den ganzen Umfang der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Für die Anlegung oder Veränderung von Strassen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften sind die Strassen- und Baufluchtlinien vom Gemeindevorstande im Einverständnisse mit der Gemeinde, bezüglich deren Vertretung, dem öffentlichen Bedürfnisse entsprechend, unter Zustimmung der Ortspolizeibehörde festzusetzen.

Die Ortspolizeibehörde kann die Festsetzung von Fluchtlinien verlangen, wenn die von ihr wahrzunehmenden polizeilichen Rücksichten die Festsetzung fordern.

Zu einer Strasse im Sinne dieses Gesetzes gehört der Strassendam und der Bürgersteig.

Die Strassenfluchtlinien bilden regelmässig zugleich die Baufluchtlinien, das heisst die Grenzen, über welche hinaus die Bebauung ausgeschlossen ist. Aus besonderen Gründen kann aber eine von der Strassenfluchtlinie verschiedene, jedoch in der Regel höchstens 3 Meter von dieser zurückweichende Baufluchtlinie festgesetzt werden.

§. 2.

Die Festsetzung von Fluchtlinien (§. 1) kann für einzelne Strassen und Strassentheile, oder, nach dem voraussichtlichen Bedürfnisse der näheren Zukunft, durch Aufstellung von Bebauungsplänen für grössere Grundflächen erfolgen.

Handelt es sich in Folge von umfassenden Zerstörungen durch Brand oder andere Ereignisse um die Wiederbebauung ganzer Ortstheile, so ist die Gemeinde verpflichtet, schleunigst darüber zu beschliessen, ob und inwiefern für den betreffenden Ortstheil ein neuer Bebauungsplan aufzustellen ist, und eintretenden Falls die unverzügliche Feststellung des neuen Bebauungsplanes zu bewirken.

§. 3.

Bei Festsetzung der Fluchtlinien ist auf Förderung des Verkehrs, der Feuersicherheit und der öffentlichen Gesundheit Bedacht zu nehmen, auch darauf zu halten, dass eine Verunstaltung der Strassen und Plätze nicht eintritt.

Es ist deshalb für die Herstellung einer genügenden Breite der Strassen und einer guten Verbindung der neuen Anlagen mit den bereits bestehenden Sorge zu tragen.

§. 4.

Jede Festsetzung von Fluchtlinien (§. 1) muss eine genaue Bezeichnung der davon betroffenen Grundstücke und Grundstuckstheile und eine Bestimmung der Höhenlage, sowie der beabsichtigten Entwässerung der betreffenden Strassen und Plätze enthalten.

§. 5.

Die Zustimmung der Ortspolizeibehörde (§. 1) darf nur versagt werden, wenn die von derselben wahrzunehmenden polizeilichen Rücksichten die Versagung fordern.

Will sich der Gemeindevorstand bei der Versagung nicht beruhigen, so beschliesst auf sein Ansuchen der Kreis Ausschuss. Derselbe beschliesst auf Ansuchen der Ortspolizeibehörde

über die Bedürfnissfrage, wenn der Gemeindevorstand die von der Ortspolizeibehörde verlangte Festsetzung (§. 1 Alinea 2) ablehnt.

§. 6.

Betrifft der Plan der beabsichtigten Festsetzungen (§. 4) eine Festung, oder fallen in denselben öffentliche Flüsse, Chaussees, Eisenbahnen oder Bahnhöfe, so hat die Ortspolizeibehörde dafür zu sorgen, dass den beteiligten Behörden rechtzeitig zur Wahrung ihrer Interessen Gelegenheit gegeben wird.

§. 7.

Nach erfolgter Zustimmung der Ortspolizeibehörde, bezüglich des Kreis Ausschusses (§. 5) hat der Gemeindevorstand den Plan zu Jedermanns Einsicht offen zu legen. Wie letzteres geschehen soll, wird in der ortsüblichen Art mit dem Bemerkungen bekannt gemacht, dass Einwendungen gegen den Plan innerhalb einer bestimmt zu bezeichnenden präklusivischen Frist von mindestens vier Wochen bei dem Gemeindevorstande anzubringen sind.

Handelt es sich um Festsetzungen, welche nur einzelne Grundstücke betreffen, so genügt statt der Offenlegung und Bekanntmachung eine Mittheilung an die beteiligten Grundeigenthümer.

§. 8.

Ueber die erhobenen Einwendungen (§. 7) hat, soweit dieselben nicht durch Verhandlung zwischen dem Gemeindevorstande und den Beschwerdeführern zur Erledigung gekommen, der Kreis Ausschuss zu beschliessen. Sind Einwendungen nicht erhoben oder ist über dieselben endgültig (§. 16) beschliessen, so hat der Gemeindevorstand den Plan förmlich festzustellen, zu Jedermanns Einsicht offen zu legen und, wie dies geschehen soll, ortsüblich bekannt zu machen.

§. 9.

Sind bei Festsetzung von Fluchtlinien mehrere Ortschaften beteiligt, so hat eine Verhandlung darüber zwischen den betreffenden Gemeindevorständen stattzufinden.

Ueber die Punkte, hinsichtlich deren eine Einigung nicht zu erzielen ist, beschliesst der Kreis Ausschuss.

§. 10.

Jede, sowohl vor als nach Erlass dieses Gesetzes getroffene Festsetzung von Fluchtlinien kann nur nach Maassgabe der vorstehenden Bestimmungen aufgehoben oder abgeändert werden.

Zur Festsetzung neuer oder Abänderung schon bestehender Bebauungspläne in den Städten Berlin, Potsdam, Charlottenburg und deren nächster Umgebung bedarf es Königlicher Genehmigung.

§. 11.

Mit dem Tage, an welchem die in §. 8 vorgeschriebene Offenlegung beginnt, tritt die Beschränkung des Grundeigenthümers, dass Neubauten, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus versagt werden können, endgültig ein. Gleichzeitig erhält die Gemeinde das Recht, die durch die festgesetzten Strassenfluchtlinien für Strassen und Plätze bestimmte Grundfläche dem Eigenthümer zu entziehen.

§. 12.

Durch Ortsstatut kann festgestellt werden, dass an Strassen oder Strassentheilen, welche noch nicht gemäss der baupolizeilichen Bestimmungen des Orts für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig hergestellt sind, Wohngebäude, die nach diesen Strassen einen Ausgang haben, nicht errichtet werden dürfen.

Das Ortsstatut hat die näheren Bestimmungen innerhalb der Grenze vorstehender Vorschrift festzusetzen und bedarf der Bestätigung des Bezirksrathes. Gegen den Beschluss des Bezirksrathes ist innerhalb einer Präklusivfrist von einundzwanzig Tagen die Beschwerde bei dem Provinzialrathe zulässig.

Nach erfolgter Bestätigung ist das Statut in ortsüblicher Art bekannt zu machen.

§. 13.

Eine Entschädigung kann wegen der nach den Bestimmungen des §. 12. eintretenden Beschränkung der Baufreiheit überhaupt nicht, und wegen Entziehung oder Beschränkung des von der Festsetzung neuer Fluchtlinien betroffenen Grundeigenthums nur in folgenden Fällen gefordert werden:

1) wenn die zu Strassen und Plätzen bestimmten Grundflächen auf Verlangen der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr abgetreten werden;

2) wenn die Strassen- oder Baufluchtlinie vorhandene Gebäude trifft und das Grundstück bis zur neuen Fluchtlinie von Gebäuden freigelegt wird;

3) wenn die Strassenfluchtlinie einer neu anzulegenden Strasse ein unbebautes, aber zur Bebauung geeignetes Grundstück trifft, welches zur Zeit der Feststellung dieser Fluchtlinie an einer bereits bestehenden und für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig gestellten anderen Strasse belegen ist, und die Bebauung in der Fluchtlinie der neuen Strasse erfolgt.

Die Entschädigung wird in allen Fällen wegen der zu Strassen und Plätzen bestimmten Grundfläche für Entziehung des Grundeigenthums gewährt. Ausserdem wird in denjenigen Fällen der No. 2, in welchen es sich um eine Beschränkung des Grundeigenthums in Folge der Festsetzung einer von der Strassenfluchtlinie verschiedenen Baufluchtlinie handelt, für die Beschränkung des bebauten Theiles des Grundeigenthums (§. 12 des Gesetzes über Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874) Entschädigung gewährt.

In allen obengedachten Fällen kann der Eigenthümer die Uebernahme des ganzen Grundstücks verlangen, wenn dasselbe durch die Fluchtlinie entweder ganz oder soweit in Anspruch genommen wird, dass das Restgrundstück nach den baupolizeilichen Vorschriften des Ortes nicht mehr zur Bebauung geeignet ist.

Bei den Vorschriften dieses Paragraphen ist unter der Bezeichnung Grundstück jeder im Zusammenhange stehende Grundbesitz des nämlichen Eigenthümers begriffen.

§. 14.

Für die Feststellung der nach §. 13 zu gewährenden Entschädigungen und die Vollziehung der Enteignung kommen die §§. 24 ff. des Gesetzes über Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 zur Anwendung.

Streitigkeiten über Fälligkeit des Anspruchs auf Entschädigung gehören zur gerichtlichen Entscheidung.

Die Entschädigungen sind, soweit nicht ein aus besonderen Rechtsmitteln Verpflichteter dafür aufzukommen hat, von der Gemeinde aufzubringen, innerhalb deren Bezirk das betreffende Grundstück belegen ist.

§. 15.

Durch Ortsstatut kann festgesetzt werden, dass bei der Anlage einer neuen, oder bei der Verlängerung einer schon bestehenden Strasse, wenn solche zur Bebauung bestimmt ist, sowie bei dem Anbau an schon vorhandenen, bisher unbebauten Strassen und Strassentheilen von dem Unternehmer der neuen Anlage oder von den angrenzenden Eigenthümern — von Letzteren, sobald sie Gebäude an der neuen Strasse errichten — die Freilegung, erste Einrichtung, Entwässerung und Beleuchtungsvorrichtung der Strasse in der dem Bedürfnisse entsprechenden Weise beschafft, sowie deren zeitweise, höchstens jedoch fünfjährige Unterhaltung, beziehungsweise ein verhältniss-

mässiger Beitrag oder der Ersatz der zu allen diesen Maassnahmen erforderlichen Kosten geleistet werde. Zu diesen Verpflichtungen können die angrenzenden Eigenthümer nicht für mehr als die Hälfte der Strassenbreite, und wenn die Strasse breiter als 26 Meter ist, nicht für mehr als 13 Meter der Strassenbreite herangezogen werden.

Bei Berechnung der Kosten sind die Kosten der gesamten Strassenanlage und beziehungsweise deren Unterhaltung zusammen zu rechnen und den Eigenthümern nach Verhältniss der Länge ihrer die Strasse berührenden Grenze zur Last zu legen.

Das Ortsstatut hat die näheren Bestimmungen innerhalb der Grenze vorstehender Vorschrift festzusetzen. Bezüglich seiner Bestätigung, Anfechtbarkeit und Bekanntmachung gelten die im §. 12 gegebenen Vorschriften.

Für die Haupt- und Residenzstadt Berlin bewendet es sich bis zu dem Zustandekommen eines solchen Statuts bei den Bestimmungen des Regulativs vom 31. Dezember 1838.

§. 16.

Gegen die Beschlüsse des Kreisausschusses steht dem Beteiligten in den Fällen der §§. 5, 8, 9 die Beschwerde bei dem Bezirksrathe innerhalb einer Präklusivfrist von einundzwanzig Tagen zu.

In den Fällen, in denen es sich um Wiederbebauung ganzer durch Brand oder andere Ereignisse zerstörter Ortstheile handelt, tritt an die Stelle dieser Präklusivfrist eine solche von einer Woche.

§. 17.

Die durch die §§. 5, 8 und 9 dem Kreisausschusse und in höherer Instanz dem Bezirksrathe beigelegten Befugnisse und Obliegenheiten werden in den einem Landkreise angehörigen Städten mit mehr als 10 000 Einwohnern, oder wenn unter mehreren theilhaftigen Gemeinden (§. 9) sich eine solche Stadt befindet, von dem Bezirksrathe und in höherer Instanz von dem Provinzialrathe, in den Stadtkreisen, oder wenn unter mehreren theilhaftigen Gemeinden (§. 9) sich ein Stadtkreis befindet, von dem Provinzialrathe und auf Ansuchen der Gemeinde in höherer Instanz von dem Minister für Handel wahrgenommen.

In den Hohenzollernschen Landen tritt an die Stelle des Kreisausschusses der Amtsausschuss und steht auch diesem die Bestätigung der Ortsstatuten (§§. 12 und 15) zu. Die Beschwerde-Instanz bildet der Landesausschuss.

§. 18.

Bis dahin, dass in den verschiedenen Provinzen der Monarchie die Kreisausschüsse und die Bezirks- und Provinzialräthe gebildet sind, hat die Bezirksregierung (Landdrostei) die denselben durch dieses Gesetz überwiesenen Geschäfte wahrzunehmen.

Die Beschlussfassung in der höheren Instanz steht in den Fällen der §§. 5, 8 und 9 dem Minister für Handel, im Falle der §§. 12 und 15 dem Oberpräsidenten zu.

Für die Stadt Berlin liegt bis zur Bildung einer besonderen Provinz Berlin die Wahrnehmung der in den §§. 5, 8 und 9 dem Kreisausschusse beigelegten Funktionen dem Minister für Handel etc., die Bestätigung der Statuten nach den §§. 12 und 15 dem Minister des Innern ob.

§. 19.

Alle den Bestimmungen dieses Gesetzes entgegenstehenden allgemeinen und besonderen gesetzlichen Vorschriften werden hierdurch aufgehoben.

Alle Bestimmungen der im Verwaltungswege erlassenen Bauordnungen, sonstigen polizeilichen Anordnungen und Ortsstatuten, welche mit den Vorschriften dieses Gesetzes in Widerspruch stehen, treten ausser Kraft.

§. 20.

Der Minister für Handel wird mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Bad Ems, den 2. Juli 1875.

(L. S.)

Wilhelm.

Camphausen.

Graf zu Eulenburg.

Dr. Leonhardt.

v. Kameke.

Dr. Achenbach.

Ein Vergleich dieses Wortlautes mit dem in No. 13 u. Blattes abgedruckten Entwurfe der Regierung ergibt des Näheren die zahlreichen Abweichungen, welche durchweg als Verbesserungen jener Vorlage angesehen werden können und zum grössten Theile auch wohl von Seiten der Regierung willig als solche anerkannt worden sind. Das Lob, welches der Arbeit der Kommission in der Plenarverhandlung zu Theil wurde, „dass sie von Kennern des tatsächlichen Bedürfnisses auf dem bisherigen Gebiete gemacht sei,“ ist nicht unverdient. Das Gesetz ist von erfreulicher Klarheit und Durchsichtigkeit und lässt vom juristischen Standpunkt aus wenig zu wünschen übrig, während den Forderungen und Vorschlägen der Techniker allerdings nicht überall in gleichem Grade Genüge geschehen ist.

Bei unserer Besprechung, die ziemlich kurz sein kann, weil wir uns auf unsere früheren beiden Artikel beziehen dürfen, unterscheiden wir wiederum zwischen den 3 bezw.

4, der Materie nach getrennten Haupttheilen des Gesetzes, aus dessen Titel übrigens die unklare und zu Missverständnissen führende Beziehung auf die „Bebauung“ von Strassen und Plätzen ausgeschieden ist.

Der erste Haupttheil, welcher das Verfahren bei Anlage und Veränderung von Strassen und Plätzen und die Zuständigkeit der betreffenden Behörden behandelt, umfasst die Paragraphen 1—12 des Gesetzes. Er ist in den Verhandlungen der gesetzgebenden Faktoren der streitigste gewesen und die Debatten des Abgeordnetenhauses haben fast ausschliesslich ihm und speziell den §§ 1 und 5 gegolten, in welchen das Verhältniss der Gemeinden und der Ortspolizei zur Regelung der betreffenden Angelegenheiten festgesetzt und abgegrenzt wird. Gegenüber den bisherigen Rechtszuständen, nach denen die Ortspolizei den Gemeinden die Ausführung kostspieliger Strassen-Anlagen im Wege des einfachen Dekrets auferlegen konnte, glaubte die Regierung

eine erhebliche Konzession gemacht zu haben, indem sie die Ausführung derartiger polizeilicher Festsetzungen von der Zustimmung der Gemeinden abhängig machen wollte. Die Kommission des Abgeordnetenhauses hatte dies Verhältniss einfach umgekehrt und wollte der Polizeibehörde nur die Prüfung der von der Gemeinde beschlossenen Maassregeln, also eine lediglich negative Rolle zuweisen. Die Redner, welche diesen Standpunkt vertheidigten und denen in der zweiten Lesung des Gesetzes die Majorität beitrug, erklärten es für eine Verletzung des Selbstverwaltungs-Prinzips und eine Gefährdung der Kommunal-Interessen, wenn der Polizei ferner noch neben der Gemeinde das Recht und die Möglichkeit einer selbstständigen Initiative in jenen Angelegenheiten gewahrt werde, während die Regierung auf eine derartige Initiative der Polizei in keinem Falle verzichten wollte. Dass diese letzte Forderung schliesslich durchdrang — wenn auch nur in der milden Form, dass die Polizeibehörde lediglich die Frage des Bedürfnisses der Festsetzung neuer Fluchtlinien aus polizeilichen Rücksichten anregen darf, und dass hierüber beim Widerspruch der Gemeinde ein Organ der Selbstverwaltung entscheidet — ist wohl vorzugsweise dem Abgeordneten Dr. Virchow zu verdanken, der die Streitfrage ihres theoretischen Scheines entkleidete und davor warnte, aus Abneigung gegen die bisherige Tyrannei des Strassenfiskus der Kommunal-Tyrannei freien Spielraum zu gewähren. — Wir glauben in der That, dass diese Auffassung eine sehr berechnete ist und dass die Techniker alle Ursache haben, sich der getroffenen Lösung jenes Konfliktes zu freuen. Wer den betreffenden Verhältnissen nicht ganz fremd ist, wird wissen, dass es mindestens noch eine geraume Zeit dauern wird, bis die Einsicht von den Pflichten der Selbstverwaltung bei den Vertretern unserer meisten Stadtgemeinden soweit Eingang gefunden haben wird, dass sie aus eigener Initiative Verbesserungen ihrer Strassen-Anlagen beschliessen werden, so lange sich ihnen dieselben nicht durch einen wirklichen Nothstand oder gar durch ausserordentliche unglückliche Ereignisse geradezu aufdrängen. Das Interesse kurzsichtiger Sparsamkeit gewinnt hier nur zu leicht die Oberhand über eine unbefangene Einsicht, und eine Anregung bezw. sogar eine sanfte Nöthigung zu derartigen, im Interesse der Gesundheitspflege und der Verkehrssicherheit nothwendigen Unternehmungen wird noch lange ebensowenig zu entbehren sein, wie etwa der vor dem abstrakten Freiheitsprinzip ebensowenig zu rechtfertigende Schulzwang.*)

Was im Uebrigen die Detail-Bestimmungen der ersten 12 Paragraphen des Gesetzes betrifft, so sind die von der Kommission eingefügten Zusätze, wonach der Bürgersteig ausdrücklich als Theil der Strasse erklärt wird (was bisher bekanntlich streitig war), die klare Unterscheidung von Strassen- und Baufluchtlinien, die in §. 4 enthaltene Forderung, dass die von einer Strassen-Anlage betroffenen Grundstücke genau bezeichnet werden müssen und dass die Höhenlage der betreffenden Strassen und Plätze, sowie deren Entwässerung im Voraus zu bestimmen sei — endlich die Erleichterung des Verfahrens, welche namentlich durch §. 11 gewährleistet wird, verschiedene Verbesserungen der ursprünglichen Vorlage, die zum Theil auf die von technischer Seite gemachten Vorschläge zurückzuführen sind. Auch dass die Nothwendigkeit königlicher Genehmigung für die Festsetzung oder Veränderung städtischer Bebauungspläne ein für alle Mal auf die Städte Berlin, Potsdam und Charlottenburg beschränkt worden ist, sowie die Absicht, der Errichtung von Wohngebäuden an unfertigen Strassen zu steuern, verdient Anerkennung, obgleich der §. 12 eigentlich aus dem Rahmen des Gesetzes herausfällt und jener Missbrauch auch wohl auf Grund der bisherigen Gesetze durch einfaches polizeiliches Verbot sich hätte beseitigen lassen. Dagegen können wir die Festsetzung eines auf 3^m bestimmten Minimalmaasses für die Differenz zwischen der Strassenflucht und einer obligatorischen Baufluchtlinie, die freilich durch den Beisatz „in der Regel“ bedeutungslos geworden ist, als glücklich nicht betrachten, da in dieser Beziehung allein die Lokalverhältnisse maassgebend sein können.

Wenn die Kommission sich hier, sowie bei §. 12 hat

verleiten lassen, in ein technisches Detail einzugehen, das lediglich in eine Bauordnung, nicht aber in ein so allgemein gehaltenes Gesetz gehört, so ist es dagegen zu bedauern, dass sie dem technisch wichtigsten Paragraphen des Gesetzes, den von den Erfordernissen eines Strassenanlegungsplanes handelnden §. 3, so allgemein gehalten hat. Die direkte Mitarbeit eines Technikers hätte hier entschieden zu besseren Resultaten geführt. Abgesehen davon, dass der zweite Satz überflüssig und die Verknüpfung desselben mit dem ersten Satze durch das Wort „deshalb“ unlogisch ist, weil die angeführten Spezial-Bestimmungen die vorausgeschickten allgemeinen Forderungen keineswegs erschöpfen, ist es auch zu verwundern, wie die sonst so scharf gegen alle Unbestimmtheiten vorgehende Kommission jene alte ungeheuerliche Vorschrift des Landrechts, dass eine „Verunstaltung“ der Strassen und Plätze nicht eintreten dürfe, beibehalten und damit der individuellen Auffassung und Willkür den breitesten Spielraum auflassen konnte. Freilich bietet diese Bestimmung für die Praxis eine Handhabe, mittels welcher eine Strassen-Anlage, an deren Flucht bebauungsunfähige Restgrundstücke zu liegen kommen, verhindert und somit einer von uns aufgestellten Forderung genügt werden kann. Indessen ist damit nicht viel gewonnen, indem derartige Strassenanlagen in den meisten Fällen sich kaum vermeiden lassen und es vielmehr darauf ankommt, sie trotz jener Schwierigkeiten durchsetzen zu können, indem ein Verfahren zur Zusammenlegung mehrerer Grundstücke zum Zwecke der Strassenanlage eingeleitet wird. Wir sollten meinen, dass die Ermöglichung einer solchen Maassregel, die nicht nur von technischer, sondern auch von juristischer Seite dringend befürwortet worden ist und die in Nassau (für die Erweiterung von Wiesbaden) bereits praktische Anwendung gefunden hat*), eine Aufgabe war, die bei Erlass des vorliegenden Gesetzes nicht so völlig umgangen werden durfte. Aus welchen Gründen dies geschehen ist, sind wir nicht in der Lage angeben zu können, da der Bericht der Kommission die betreffenden Wünsche ignorirt. —

Der zweite Haupttheil des Gesetzes umfasst die §§. 13 und 14 und handelt von der Entschädigung, welche den Besitzern der von einer Strassen-Anlage betroffenen Grundstücke zu gewähren ist. Die Veränderungen, welche die Kommission hier an der Regierungs-Vorlage vorgenommen hat, haben keine prinzipielle, sondern nur eine redaktionelle Bedeutung, sind aber ausserordentlich glücklich. Neu und gewiss den Rücksichten der Billigkeit entsprechend ist die Festsetzung einer Entschädigungspflicht für den unter 3 des §. 13 bezeichneten Fall. — Bemerkenswerth und für den Werth der Kommissionsarbeit bezeichnend ist es, dass eine Debatte über die betreffenden Paragraphen in der zweiten Lesung gar nicht mehr stattgefunden hat, nachdem noch bei der ersten Lesung des Gesetzes sich aus Veranlassung dieser Bestimmung die schwersten Gegensätze zwischen den juristischen Mitgliedern des Abgeordnetenhauses ergeben hatten.

Auch für den dritten im §. 15 enthaltenen Haupttheil des Gesetzes, der von den Maassregeln zur Erleichterung der den Gemeinden auferlegten Entschädigungspflicht handelt, gilt im Wesentlichen das vorher Gesagte. Zusätze der Kommission sind die Beschränkung der Beitragspflicht der Strassenanwohner auf das Maass einer halben Strassenbreite von höchstens 13^m, sowie die Bestimmung, dass die Beitragspflicht der Einzelnen nach Verhältniss der Länge ihrer die Strasse berührenden Grenze sich bemisst. Ob die letzte Bestimmung, von der keine Ausnahme zulässig ist, obwohl sie in manchen Fällen entschieden zu einer ungerechten Vertheilung der Beitraglast führen wird, nicht besser weggeblieben und, als eine Spezialität, den Ortsstatuten überlassen worden wäre, lassen wir dahin gestellt.

Der letzte Theil des Gesetzes welcher die allgemeinen Ausführungs- und Uebergangs-Bestimmungen enthält, ist für unsere Leser der am Wenigsten interessante und kann daher, wie schon bei den früheren Besprechungen des Entwurfes, kurz übergangen werden. Auch hier sind von der Kommission und im Plenum einige glückliche Veränderungen der ursprünglichen Vorlage getroffen worden, durch welche namentlich dem Interesse der grösseren Städte besser Rechnung getragen worden ist. —

Ueberblickt man das Gesetz in seiner Gesamtheit, so wird man wohl nicht daran zweifeln können, dass die Städte

*) Man braucht übrigens derartige Erwägungen keineswegs bloss auf die kleinen und kleinsten Städte zu beziehen; auch die grössten und vor allem Berlin geben Belliges genug hierfür. Wir sind begierig zu beobachten, ob das angeblich durch die bisherige polizeiliche Bevormundung in seiner Entwicklung behinderte Interesse an der Verbesserung des städtischen Strassennetzes und eine über den kleinstädtischen Horizont hinausgehende Auffassung der betreffenden Verhältnisse demnächst sich Bahn brechen werden. Beispielsweise lassen die Motive, aus welchen die an sich als notwendige Verkehrsverleinerung anerkannte Durchlegung der Ackerstrasse nach dem Koppenplatz erst in jüngster Zeit bekämpft worden ist — mit der Furcht nämlich, dass die Grosse Hamburger Strasse alsdann für den in seine natürliche Bahn geleiteten Verkehr zu eng sein werde und dass dies zu polizeilichen Anträgen auf Verbreiterung dieser Strasse führen könne — eher auf das Gegentheil schliessen.

*) Wir entnehmen diese Angabe einer Brochüre des Gerichtsraths Hrn. Dr. Jung zu Mainz, betreffend sein bei Berathung der Stadterweiterung für Mainz abgegebenes Minoritäts-Votum. Der Verfasser hat in demselben auf das Entscheidende die Annahme des für ländliche Verhältnisse längst bewährten und gesetzlich eingeführten Konsolidations-Prinzips vertreten, ist aber mit seiner Anschauung gleichfalls nicht durchgedrungen.

Preussens und alle diejenigen, welche an ihrer Entwicklung ein direktes oder indirektes Interesse nehmen, damit wohl zufrieden sein können. Jene Entwicklung ist fortan auf eine sichere und gesunde Basis gestellt. Nicht nur der willkürlichen Bevormundung von bürokratischer Seite ist in genügendem Maasse gesteuert, sondern auch die Kurzsichtigkeit, der Eigensinn und der Eigennutz der Einzelnen werden in Zukunft nicht mehr so hemmend und lähmend wie bisher, der Förderung der wichtigsten öffentlichen In-

teressen sich entgegensetzen können. Hoffen wir, dass die Preussischen Städte, denen die Hauptstadt mit den Vorbereitungen zum Erlass eines bezüglichen Ortsstatuts bereits vorangegangen ist, sich des Vortheils, der ihnen durch das neue Gesetz gewährt ist, in vollem Maasse bewusst werden und dass sie sich dadurch veranlasst sehen, an eine Verbesserung ihrer Strassenanlagen kräftiger als bisher Hand anzulegen. — F. —

Brückenbau über die Nawa in Petersburg.

Durch die Freundlichkeit eines, seit 10 Jahren in Russland wirkenden Fachgenossen, der aus dem Züricher Polytechnikum hervorgegangen ist, empfangen wir als 1. Mittheilung aus einer Reihe in Aussicht gestellter Beiträge aus dem Bauwesen Russlands die folgende:

In St. Petersburg haben in diesem Sommer die Arbeiten für die neue Liteini-Brücke über die Nawa begonnen, die mit grossem Eifer geführt werden.

Die Brücke wird eine schmiedeeiserne Bogenbrücke; dieselbe hat eine Gesamtlänge von 452,3^m, die sich auf die verschiedenen Oeffnungen in folgender Weise vertheilt: Hauptöffnung 74,7^m Spannweite; 2 Oeffnungen zu je 65,1^m; 2 zu je 59,7^m; 2 zu je 53,3^m und eine Drehöffnung von 21,3^m. Alle 7 Strompfeiler und ausserdem der linksseitige Uferpfeiler werden auf pneumatischem Wege fundirt. Die Kasten der 7 Strompfeiler haben einen Grundriss von ovaler Form von 26,7^m Länge und 6,3^m Breite, der rechtsseitige Uferpfeiler, der zur Aufnahme der Drehbrücke bestimmt ist, ist der grösste unter den 9 Pfeilern; er hat die bedeutenden Dimensionen von 37,3^m Länge und 16,0^m Breite.

Die Zylinder über den eigentlichen Caissons werden aus 6^{mm} starken Blechplatten von 2,13^m . 1,07^m Grösse am Ort der Versenkung zusammengesetzt, ebenso selbstverständlich die Einsteigeröhren, nachdem der Caisson mit dem unteren Theil des Zylinders montirt und schwimmend an den richtigen Ort gebracht ist. Zur Querverspreizung der Zylinderwände dienen Andreaskreuze und Horizontalbalken aus Winkeleisen, die — in etwas kühner Weise — nur in je 1,5^m Entfernung von einander angebracht sind.

Alle Caissons sollen 12,8^m tief unter die Flusssohle hinabgelassen werden, was für den an der tiefsten Stelle des Flusses zu errichtenden Pfeiler (da der Fluss hier eine Tiefe von ebenfalls 12,8^m hat und die Bogenauflager 2,13^m über dem mittleren Wasserspiegel zu liegen kommen) die sehr bedeutende Höhe von 27,7^m für den Blechzylinder (?) ergibt. Die Arbeiter werden also vermuthlich zuletzt bei einem Luftdrucke von 4 Atmosphären arbeiten müssen.

Man hat den Bau fürs Erste bei den beiden Uferpfeilern begonnen, von denen der rechtsseitige weniger Bauschwierigkeiten bietet, da derselbe direkt auf einem Pfahlrost (von übr-

gens 16^m langen Pfählen) gegründet wird. Die Bodenuntersuchung hat 5,3^m Schlammalluvium, 2,1^m abwechselnde schwache Mergel- und Sandschichten, 2,1^m grössere Sandlager und endlich blauen Letten, welcher dem Silur angehört, ergeben.

Der linksseitige Uferpfeiler kommt theilweise auf Pfahlrost und theilweise auf einem Caisson zu stehen. Dieses Caisson schwimmt bereits seit einigen Tagen am rechten Ort, wo es durch 6 riesige Luftsäcke in der richtigen Lage gehalten wird. Das Mauerwerk in demselben ist schon gegen 3^m aufgeführt. In wenigen Tagen hofft man die Flusssohle zu erreichen, wonach dann die pneumatischen Arbeiten begonnen werden können. Nebenbei arbeiten unterdessen beim Schlagen des Pfahlrosts Kunstrammen verschiedenster Art, die theils durch Menschenhände, theils durch Pferdekraft, theils durch Dampf bewegt werden, sogar eine sog. Patent-Pulverramme nach neuester englischer Konstruktion, die mit Dampf und Pulver arbeitet. Diese Ramme sollte täglich 100 Pfähle schlagen können, scheint aber bis jetzt weder durch den Vortheil der Billigkeit, noch den der angepriesenen Schnelligkeit sich auszuzeichnen. —

Dem Unternehmen steht der bereits durch mehrere grosse Brückenbauten in Russland rühmlichst bekannte russische Kriegs-Ingenieur-Oberst Amandus von Struve vor, welcher den Bau der Brücke um eine Pauschalsumme von 11 664 000 M. von dem St. Petersburger Stadtrath übernommen hat. Ihm zur Seite wetteifern verschiedene in- und ausländische, meist jüngere technische Kräfte um den Ruhm, an diesem bedeutenden Werke geholfen zu haben. Von Seiten des Stadtraths ist eine beaufsichtigende Kommission von verschiedenen Spezial-Fachmännern erwählt, welche die gewissenhafte Ausführung der Arbeiten zu kontroliren und die ratenweisen Auszahlungen an den Generalunternehmer zu reguliren hat. In 2 Jahren, d. h. bis zum Herbst 1877, soll der Bau fertig gestellt sein!

Wer die Energie und Umsicht des genannten Erbauers kennt, von der man eine Vorstellung erhält, wenn man erfährt, dass er zu derselben Zeit einen zweiten ähnlichen Brückenbau (über die Wolga auf der Orenburger Eisenbahn), in Angriff genommen hat, wird kaum daran zweifeln dürfen, dass der kühne Erbauer sein Wort erfüllen wird.

St. Petersburg, 20. September 1875.
1. Oktober

Mittheilungen aus Vereinen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Versammlung am 14. September 1875. Vorsitzender Hr. Weishaupt, Schriftführer Hr. Streckert.

Hrn. Kinel gab der Inhalt des Protokolls der letzten Versammlung Veranlassung, die Frage über die zweckmässigste Transportweise von Verwundeten und Kranken im Kriege mittels Eisenbahnzügen einer weiteren Erörterung zu unterziehen, wobei er insbesondere erwähnte, dass die internationale Konferenz, welche im Oktober 1873 im Ausstellungslöke in Wien getagt habe, sich lediglich mit dem Transport von Verwundeten und Kranken in sogen. Lazareth- oder Sanitätszügen, also mit solchen Kranken etc. beschäftigt habe, welche während der Fahrt liegen müssen, und für welche besondere Einrichtungen in den Eisenbahnwagen nöthig sind. Diese Konferenz habe der Verwendung von Personenwagen zur Bildung von Sanitätszügen vor denjenigen von Güterwagen den Vorzug gegeben, weil die für den Krankentransport unentbehrlichen Einrichtungen zur Ventilation, Erwärmung und Erleuchtung der Wagen auch im Friedensverkehr verworther werden könnten und deren Einführung bereits vielfach in Aussicht genommen sei. Im letzten Kriege hätten sich die Sanitätszüge bewährt und Bedeutendes geleistet, obwohl deren Einrichtung nicht vorbereitet war und erst während des Krieges veranlasst wurde. Die Forderung einer weiteren Vervollkommen dieser Transporteinrichtungen sei um so mehr gerechtfertigt, als damit die Transportfähigkeit der Verwundeten erhöht, die Befreiung der operirenden Armeen von allen kriegsunfähigen Elementen gefördert, die Vertheilung der Schwer-Kranken und Verwundeten behufs ihrer besseren Verpflegung über ein grosses Gebiet erleichtert und endlich im Interesse des Bahnbetriebes eine fahrplanmässige Durchführung der Sanitätszüge auf den Eisenbahnen ermöglicht werden würde. Neben diesen Sanitätszügen würden selbstverständlich die sogenannten Kranken-Züge für den Transport derjenigen Kranken und Verwundeten, deren Beförderung in sitzender Stellung zulässig ist, zu benutzen und zu diesem Zweck alle in der Nähe des Kriegsschauplatzes mit Truppen, Armeematerial und Proviant ankommende Eisenbahnwagen zu verwenden sein. —

Hr. zur Nieden erwiederte hierauf, dass er in seinem Vortrage (s. No. 55 D. Bztg. 1875) nur von den Schwer-Verwundeten gesprochen habe; für die grössere Zahl der Verwundeten seien jedoch die durch die Wiener Beschlüsse empfohlenen Vorschläge nicht ausführbar; Hr. Kinel hebt hiergegen besonders hervor, dass die Güterwagen wegen der Konstruktion ihrer Tragfedern zum Transport Schwerverwundeter sich nicht eigneten, auch die Benutzung der nach dem Kriegsschauplatz laufenden beladenen Züge nur selten, wegen Aufrechterhaltung der Fahrordnung und um Verstopfungen der Stationen zu vermeiden, für den Rücktransport sofort verwendet werden könnten, hierzu vielmehr meistens besondere Leerzüge in der Richtung nach dem Kriegsschauplatz eingestellt werden müssten. —

Hr. Kapitain Fairholme aus London, als Gast anwesend führte unter erläuternden Bemerkungen im Modell einen mit der vervollkommenen Heberlein'schen Bremsvorrichtung ausgerüsteten Eisenbahnzug auf stark geneigter Ebene vor, dessen vollständige Feststellung auf sehr kurze Entfernung in der befriedigendsten Weise bewirkt wurde; der Vortragende erwähnte hierbei zugleich des glücklichen Ausganges der am 25. August d. J. stattgehabten Entgleisung des Wiener Schnellzuges bei Simbach, welcher günstige Ausgang dadurch herbeigeführt wurde, dass sich durch die beim Entgleisen des Schlafwagens und eines österreichischen Gepäckwagens eingetretene Verkürzung der Leine die Heberlein'sche Brems auslöste und durch das Inthätigkeittreten der Brems der Zug auf 5 Wagenlängen zum Stehen gebracht wurde.

Hr. Gust beschrieb sodann eingehend die verbesserte Konstruktion der Heberlein'schen Brems, welche bei mehreren Zügen der Niederschl.-Märk. Eisenb. im Gebrauch sei; der grosse Vortheil der erwähnten Brems bestehe noch darin, dass dieselbe in Verbindung mit Bremsen gewöhnlicher Konstruktion vereint in einem Zuge angewandt werden könne; man beabsichtige gegenwärtig diese Brems-Konstruktion auch an den Lokomotiven anzubringen.

Hr. Fairholme legte hierauf ein Modell 1) der Becker'schen Wagenkuppelung vor, welche das Auseinander- und Zu-

sammenkuppeln der Eisenbahn-Fahrzeuge auf eine sehr leichte und einfache Art gestattet, ohne dass der Arbeiter zwischen die Wagen zu treten braucht; bei derselben wird die zweite Kuppelung als Sicherheitskuppelung angewandt; 2) eines Rades nach Handyside's Patent; das Rad besteht aus durch Schrauben zusammengefügt Stahlbleichen, durch die Schraubenbolzen werden die Bleichen an die aus Bessemer Stahl bestehende Bandage angedrückt; 3) des Palliser Laschenschraubenbolzens: eine Schraubenmutter, welche eingeschnitten ist, also federt, greift in konischer Form in die erste Mutter ein, wodurch das Loslösen verhindert, sogar im Gegentheil die Schraube befestigt wird; 4) des Rueff'schen Achslagers ohne Schmiere: die Achse bewegt sich im Achslager auf aus gehärtetem Schmiedeeisen beziehungsweise Stahl bestehenden Walzen und Kugeln, das gusseiserne Achslager ist mit einem gehärteten Ring gefüttert; 5) einer sehr einfachen und zweckmässigen Zugleinenverbindung der englischen Nordwestbahn, welche jetzt auch auf der Niederschl.-Märk. Bahn angewandt wird; 6) des Fondy'schen Thürverschlusses, bei welchem durch einen Handgriff ein 3 facher Verschluss bewirkt werden kann. —

Schliesslich machte der Vortragende eine kurze Mittheilung über das Stellen von Signalen mittels komprimirter Luft.

Hr. Streckert theilte den Inhalt einer vom Maschinen-direktor Kirchweber dem Verein übersandten Abhandlung über Kesselexplosionen mit: der Verfasser bespricht darin sehr eingehend die veranlassenden Umstände dieser Explosionen und kommt zu dem Resultat, dass dieselben vorwiegend durch die sogenannte Stichflamme bei sonst normalen Verhältnissen und namentlich bei vollständiger Wasserfüllung im Kessel vorkommen. Hr. Behrens bestätigt diese Annahme, insbesondere den Eintritt des Glühens der Kesselwandungen unter sonst normalen Verhältnissen, durch seine Wahrnehmungen bei einer Kesselexplosion.

Am Schlusse der Sitzung wurde in üblicher Abstimmung der Kreisger.-Rath a. D. und Mitglied der Direktion der Berl.-Hamb. Eisenb., Hr. Westphal als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung am 9. Oktober 1875; Vorsitzender i. V. Hr. Streckert, anwesend 142 Mitglieder und 11 Gäste.

Hr. Orth macht eine Mittheilung über sein vor 15 Jahren aufgestelltes Projekt zu einem kontinuierlichen Ziegelofen, das damals von ihm zur Patentirung eingereicht, aber von der Preussischen Patentkommission zurückgewiesen wurde. Die Thatsache, dass dieselbe Behörde im vorigen Jahre einer nahezu identischen Konstruktion des Zivil-Ingenieurs Bock zu Braunschweig ein Patent erteilt hat, gab Hr. Orth zu einer Reklamation bei dem Hrn. Handelsminister Veranlassung. Dieser hat auf Grund eines Gutachtens der Patentkommission (Technischen Deputation für Gewerbe) die Uebereinstimmung beider Konstruktionen in allen wesentlichen Stücken anerkannt und unter Hinweis auf die in Aussicht genommene Reform der deutschen Patentgesetzgebung jene auffällige Verschiedenheit in der Beurtheilung der betreffenden Patentgesuche damit zu erklären versucht, dass seit dem Jahre 1860 innerhalb der Preussischen Patentkommission eine wesentlich veränderte Auffassung Platz gegriffen habe. Mit dieser offenen Erklärung glaubt sich Hr. Orth begnügen zu können, da er durchaus nicht die Absicht hatte, die Gültigkeit des Bock'schen Patents anzugreifen und diesem Erfinder die Früchte seiner durchaus selbstständigen Arbeit streitig zu machen. Immerhin liefert der Vorgang jedoch einen lehrreichen Beitrag zur Beurtheilung des Patentwesens und der bestehenden Patentgesetze.

Der von Hrn. Orth konstruirte Ziegelofen, wie der Bock'sche sogen. Kanalofen (man vergl. die Beschreibung desselben i. d. Berichte über die Januar-Versammlung des Hannover'schen Archit.- und Ingen.-Ver. S. 49 d. lf. Jhrg. uns. Ztg.) beruhen beide auf dem direkten Vorbilde des Ofens von Commerc, einem Kanale mit der Heizung in halber Länge, sowie einer Vorkammer an dem einen und dem Schornstein am entgegengesetzten Ende, durch welchen die auf eisernen Wagen ruhenden Steine allmählig geführt wurden. Der Hauptnachtheil dieses Ofens, der eine Zeit lang gut funktionirte, später aber ausser Betrieb gesetzt wurde, bestand darin, dass die eisernen Wagen durch die Hitze sich verbogen und bald nicht mehr zu gebrauchen waren. Dieser Nachtheil ist bei dem Orth'schen Ofen dadurch beseitigt, dass der obere Theil des Kanals, in welchem die Steine sich befinden, mittels der in Rinnen mit Sanddichtung sich bewegenden Wagendecke von dem unteren Theile isolirt ist. In ganz derselben Weise hat neuerdings Hr. Bock die seither bei dem Hoffmann'schen Ringofen erprobte, vor 15 Jahren jedoch noch neue Sanddichtung zu jenem Zwecke benutzt. Auch die Einrichtung, dass die kalte Luft im unteren Raum des Kanals eingeführt wird und dort eine beständige Abkühlung der Wagen bewirkt, dann am Ende des Kanals in den oberen Raum tritt und so allmählig vorgewärmt zu der im mittleren Theile des Kanals befindlichen Heizung geführt wird, stimmt bei beiden Ofen überein. Der Hauptunterschied zwischen beiden ist dagegen der, dass Hr. Orth eine seitliche Feuerung angenommen hatte, während Hr. Bock nach dem Vorbilde der Hoffmann'schen Ringöfen die Feuerung von Oben eingeführt hat.

Bei einer Besichtigung des durch Hrn. Bock unweit Braunschweig erbauten Ofens hat Hr. Orth sich davon überzeugt,

dass das System sich praktisch durchaus bewährt, wenn dasselbe auch noch in seinen Entwicklungsstadien sich befindet und im Laufe der Zeit sicher noch vielfache Verbesserungen erfahren wird. Die Bewegung der Wagen, von denen nur der eine zum Verschluss des vorderen Kanal-Endes benutzte Wagen nicht mit Steinen beladen ist, wird durch Menschenkraft mittels einer Schraube bewirkt. An beiden Enden befinden sich Schiebebühnen, mittels deren die Wagen auf ein anderes Gleis bezw. von einem solchen übergeführt werden können. Die Beladung der Wagen erfolgt in der Trockenkammer; die fertig gebrannten Steine werden auf den Wagen nach der Verladungsstelle geschafft.

In dieser Erleichterung des Betriebes, die das bei den Ringöfen erforderliche Ein- und Aussetzen der Ziegel erspart, beruht der wesentlichste Vorzug der Kanalöfen vor den Ringöfen. Nach der Ansicht des Hrn. Vortragenden werden die weiteren Verbesserungen der Kanalöfen sich namentlich darauf richten müssen, diese Vortheile des Betriebes noch zu steigern — vielleicht in der Weise, dass die frisch gestrichenen Steine sofort auf die Wagen aufgesetzt und auf diesen, etwa in besonderen Kanälen, getrocknet würden etc. Die Brennmaterialersparniss dürfte dagegen kaum weiter getrieben werden können, als beim Hoffmann'schen Ringofen, obwohl bei diesem ein Wärmeverlust dadurch entsteht, dass eine Kammer stets abgekühlt werden muss, während die Abtheilungen des Kanalofens stets dieselbe Temperatur behalten.

Zum Schlusse weist Hr. Orth darauf hin, dass es zur Förderung der Industrie sowie zur Anregung neuer und zur Verbesserung alter Erfindungen von wesentlichem Nutzen sein würde, wenn künftig Patent-Museen eingerichtet würden, in denen sämtliche patentirte Erfindungen zu allgemeiner Kenntnissnahme im Modell ausgestellt und dem Studium zugänglich gemacht würden. —

In der an den Vortrag sich anschliessenden Diskussion hebt Hr. Böckmann als einen wesentlichen Vorzug der Kanalöfen vor den Ringöfen hervor, dass die stärkste Hitze auf einen einzigen Ofentheil konzentriert sei, welcher demgemäss mit Anwendung aller Hilfsmittel ohne grosse Kosten möglichst feuerfest hergestellt werden könne, während beim Ringofen, wo das Feuer den ganzen Ofen durchläuft, alle Theile gleichmässig in Anspruch genommen werden, die Erzielung eines gleichen Grades von Feuerfestigkeit also erheblich grössere Kosten erfordere. Dass die Baukosten eines Kanalofens sich billiger stellen als die eines Ringofens, wird auch von Hrn. Orth bestätigt. Im Uebrigen glaubt Hr. Böckmann bei voller Anerkennung aller Vorzüge des Kanalofens, dass dieses erst in der Entwicklung — gleichsam in den Kinderjahren — begriffene System in der Praxis den Ringofen vorläufig sobald noch nicht beseitigen werde, da es der nicht zu unterschätzende Vorzug dieser Konstruktion sei, dass sie durch die unausgesetzten Bemühungen ihres verdienten Erfinders Hrn. Hoffmann dem Stadium der Versuche längst entrückt ist und eine grosse Sicherheit des Betriebes gewährt. —

Eine weitere Mittheilung gab Hr. Orth über die nach seinen Entwürfen im Bau begriffene Kirche zu Pyrmont. Das für 600 Sitzplätze berechnete Bauwerk — eine in 4 Gewölbejoche getheilte Anlage von ca. 13^m lichter Breite bei ca. 9,5^m Weite zwischen den inneren Säulen, mit einem von einer niedrigen äusseren Zone umgebenen $\frac{1}{4}$ Chor und einem 40^m hohen Thurm mit massiver Spitze — musste mit möglichster Kostenersparniss ausgeführt werden, da nur eine Bausumme von 90000 M. zur Verfügung stand. Die Ersparniss ist durch möglichste Einschränkung der Mauermassen erzielt worden. Die Mauern des Thurmes sind unten nur 0,63^m stark, die des Schiffs 0,52^m, doch ist überall für eine Verstärkung durch Strebepfeiler gesorgt, deren Fundamente zur Aufnahme der Druckkräfte mit weit hinausreichenden, unter 45° abgeschragten Vorköpfen versehen sind. Die Stabilität des Thurmes ist ausserdem dadurch gesichert, dass die Mauern desselben von unten herauf schräg ansteigen. Während die Quadratseite des unteren Geschosses 6,28^m misst, beträgt sie im obersten Geschoss nur 4,03^m; ausserdem ist eine dreimalige im Quadrat herumgeführte Verankerung mit \square Eisen von 4^{te} Stärke angeordnet. Es ist durch diese Einschränkung der Thurmmauern möglich gewesen, im untersten Geschosse des Thurms neben der Vorhalle noch die Emporentreppen, und im zweiten Geschosse die Orgelempore anzubringen. Die seitlichen Emporen des Schiffs sind von Holz konstruirt und zwischen den Säulen ausgekragt. Als Baumaterial für die Mauern und Säulen hat Haustein gedient; die Gewölberippen sind aus Ziegeln, die Kappen aus Schwemmsteinen konstruirt. Dabei ist zur Anlage der Gewölbeanfänger mit Vortheil eine Hohlform aus Blech benutzt worden, in welche hinein gemauert wurde.

An der Beantwortung der im Fragekasten enthaltenen Fragen nehmen die Hrn. L. Hagen, Böckmann, Dirksen, Orth, Büsing und Wernekinck Antheil. Zur Diskussion gab namentlich eine Frage über den Erfolg der Austrocknung frischen Mauerwerks durch die (Kohlensäure entwickelnden) sogen. Briquettes Veranlassung. Während Hr. Hagen der Anwendung dieses Mittels entschieden Erfolg zuschrieb, wurde dieser von anderer Seite bestritten und es wurde behauptet, dass diese künstlichen Mittel höchstens eine vorübergehende Austrocknung auf der Oberfläche der Mauer hervorbrächten, während das Innere nass bleibe. Hr. Orth wies darauf hin, dass es in Fällen, wo eine derartige schnelle Austrocknung von Mauern erfolgen

müsse, zunächst das rohe Mauerwerk zu trocknen sei. Es sei dies verhältnissmässig nicht schwer und es mache dann später ebensowenig Schwierigkeiten, den auf dieses Mauerwerk aufgebracht-

ten Putz zu trocknen, während eine auf frischem, nassen Mauerwerk geputzte Wand durch künstliche Mittel in kurzer Zeit beinahe niemals trocken gemacht werden könne. — F. —

Vermischtes.

Berliner Stadtbahn.

(Schluss.)

Die Deutsche Eisenb.-Bau-Gesellsch. war, als sie das Projekt der Berliner Stadteisenbahn konzipierte, um dem Unternehmen die möglichste finanzielle Fruchtbarkeit zu sichern, bestimmt darauf angewiesen, eine Reihe von Nebenzwecken mit demselben zu verbinden, die sich aus den lokalen Verhältnissen der durchschnittlichen Stadtgegend in unmittelbarer Weise ergaben.

Bei Zurbandnahme eines „Plans von Berlin“ drängen sich dem Beschauer sogleich folgende, die Physiognomie und Lebens-Verhältnisse jener Stadtgegend bestimmende und dadurch zu wichtigen Faktoren beim Stadtbahnbau werdende Erscheinungen auf: Die beiden, vom Zuge des Kupfergrabens und des Königsgrabens umschlossenen, durch den Hauptarm der Spree geschiedenen Stadttheile Alt-Köln und Alt-Berlin bedecken eine nahezu viereckig gestaltete Grundfläche, deren Verbindung im Innern durch 3 Spree-Brücken bewirkt wird, während der Verkehr mit den umliegenden Stadttheilen durch die Brücken über den Kupfer- und Königs-Graben unterhalten wird. In der Zahl und Lage dieser Verbindungsmittel werden bei den beiden genannten Wasserzügen sofort erhebliche Verschiedenheiten auffällig. Wenn man von der Jannowitz-Brücke aus dem Zuge des Kupfergrabens bis zur Dorotheenstrasse hin folgt, so werden auf einer Länge von etwa 2000^m im Ganzen 8 Brücken, d. i. je für 250^m Länge 1 Uebergang angetroffen, während man in dem etwa 1750^m langen Zug des Königsgrabens von der Jannowitz- bis zur Herkules-Brücke nur auf 5 Brücken, d. i. für je 350^m Länge auf eine Brücke stösst. Die 5 Brücken über den Königsgraben sind der Mehrzahl nach äusserst ungünstig vertheilt, indem z. B. die Entfernung zwischen der Stralauer- und der Königs-Br. etwa 1200^m ist, während die Entfernungen zwischen der Roch- und Spandauer-Br. und dieser und der Herkules-Brücke 300^m nicht überschreiten. Erhebliche Verschiedenheiten in der Bevölkerungsdichte und Beschäftigungsweise finden (bei Ausserachtlassung des Schloss- und Museenviertels) unter den beiden Stadttheilen Alt-Köln und Alt-Berlin nicht statt; um so grössere dagegen sind vorhanden bei denjenigen Stadttheilen, welche die beiden genannten umschliessen. Während in der Umgebung Alt-Kölns (Friedrichswerder, Neu-Köln, Dorotheen-, Friedrichs- und Louisenstadt) die Bevölkerungsdichte derartig ist, dass auf den Kopf der Einwohnerschaft eine Grundfläche von 26,7 bis 93,9 □^m, oder im Durchschnitt von 42 □^m kommt, wechselt in denjenigen Stadttheilen, welche Alt-Berlin umschliessen (Stralauer und Spandauer Revier, Königstadt) die Grundfläche pro Kopf der Bevölkerung zwischen 17,3 und 160,4^m und ist der Durchschnittsbetrag 77 □^m.

Da die natürlichen Verhältnisse der zum Vergleich herangezogenen Stadttheile im wesentlichen dieselben sind, so muss geschlossen werden, dass die auffälligen Verschiedenheiten — abgesehen von noch anderen, die sich bei weiterem Eingehen auf den Gegenstand ergeben — auf künstlich hervorgerufenen Ursachen beruhen, als welche sich denn aus der Geschichte Berlins die Maassregeln früherer preussischer Könige, die durch Anlage und Beseitigen von Bauwerken zur Befestigung der Stadt bestimmend in die Gestaltung des Plans derselben eingriffen, herausstellen. Speziell ist hierbei zu gedenken, einerseits der einsichtigen Thätigkeit Friedrich Wilhelms I., dem die relativ guten Verbindungen, welche zwischen Alt-Köln bezw. dem Friedrichswerder und seiner Umgebung bestehen, zu verdanken sind, andererseits den ohne gehörige Abwägung der konkurrierenden Interessen erfolgten Maassregeln Friedrichs des Grossen, auf welche die besondere Mangelhaftigkeit der Verbindungen, durch welche Alt-Berlin mit seiner Umgebung zusammenhängt, zurück zu führen ist.

Es war bei den kurz geschilderten Verhältnissen durchaus rationell, dass die D. E.-B.-Gesellsch. ihr Projekt zur Berliner Stadtbahn in dem Sinne entwarf, dass an dasselbe die Eröffnung neuer Strassenzüge, die Schaffung von Bequemlichkeiten für neue Geschäfte, Fabrikanlagen und Wohnungen theils direkt angeknüpft, theils auch für Projekte dieser Art die Möglichkeit einer Realisirung in späterer Zeit offen gehalten wurde. Die Gesellschaft erblickte in der direkten und indirekten Förderung von Unternehmungen, die auf einen Ausgleich der vorliegenden heterogenen Verhältnisse, auf Verbesserung der sanitären und kommerziellen Zustände der durchschnittlichen Stadtgegend gerichtet sind, eine der Lebensbedingungen für ihr kühnes Unternehmen und sah, wie bekannt, einen fernerer wesentlichen Faktor für dasselbe u. a. auch darin, dass die eigenen Bauwerke der Stadtbahn in einer Art und Weise zur Ausführung gebracht würden, die dem Charakter der durchschnittlichen Stadtgegenden angemessen sein, zum mindesten nicht in schreiende Kontraste zu dem bereits Bestehenden treten würde.

Um den Fernerstehenden, der die Bedeutung der erwähnten Faktoren leicht zu übersehen vermag, in den Stand zu

setzen, sich ein ungefähres Bild von den Werthen zu verschaffen, die in dem von der Stadtbahn durchschnittenen Theile der Stadt bisher latent liegen und durch freie, sachgemässe Ausführung derselben erweckt werden können, ist nur nöthig, den Gewinn in Betracht zu ziehen, der durch die Herrichtung des vom Königsgraben bedeckten Terrains zu Bauzwecken realisiert werden kann. Der Königsgraben bedeckt bei 1762^m Länge und etwa 28^m Durchschnittsbreite ein Terrain von rot. 500^a Grösse. Um dieses zu Bauzwecken geeignet zu machen, wird: a. (schlimmstenfalls) im Zuge des Wasserlaufs ein unterirdischer Entwässerungskanal von unerheblichen Dimensionen (etwa 3 □^m Querschn.) hergestellt, b. (ebenso schlimmsten Falls) eine unerhebliche Profilerweiterung der Spree-Gerinne bei den Damm-Mühlen ausgeführt und c. das Grabenbett bis Strassenhöhe mit Boden aufgefüllt werden müssen. Den Kosten dieser Ausführungen werden vielleicht noch diejenigen der Entschädigung einiger Adjazenten für verlorenen Zutritt zum Wasser hinzukommen, die aber, nach allem was verlautet, nur höchst geringfügig sein werden, weil die Königsgraben-Anlieger der überwiegenden Mehrzahl nach den Wasserlauf schon längst mehr als Uebel, denn als nutzbringende Anlage anzusehen sich gewöhnt haben. Hiernach würde die Kassirung des Grabens etwa folgende, nach den denkbar höchsten Sätzen berechnete Kostenauslagen herbeiführen:

Bau eines 1760 ^m langen Entwässerungskanals	125 000 M.
Zuschüttung des Grabens mit pptr. 250 000 kb ^m	
Boden à 1,5 M.	375 000 „
Gerinne-Erweiterung bei den Damm-Mühlen	600 000 „
Entschädigung an Adjazenten für verlorene Nutzungsrechte	400 000 „
Zusammen	1 500 000 M.

d. i. pro Ar Terraingewinn 3000 M.

Dass dieses Terrain demnächst jedoch für Bebauungszwecke den Werth von 12 000—15 000 M. pro Ar, also im Ganzen von 6 000 000—7 500 000 M. haben würde und die Kassirung des Königsgrabens demnach einen Gewinn von 4,5—6 Mill. M. in unmittelbare Aussicht stellt, ist nicht zweifelhaft. — Diesem unmittelbaren Gewinn würden noch weitere hinzutreten, die aus der Werthsteigerung der umgebenden Grundstücke, besonders auch aus der Möglichkeit sich ergeben, mehrere militärische Etablissements nach den äusseren Stadtgebieten zu verlegen und durch anderweite Dispositionen über die gewonnenen Terrains Raum für Zwecke der Verwaltung, Justiz, Kirche etc. zu gewinnen. Beispielsweise erinnern wir hier an die brennenden Fragen der Dom-Baustelle, der Baustellen für die Gewerbeakademie, das Polizeipräsidium u. s. w., die hierbei in vortheilhafter Weise zur Lösung gebracht werden könnten, unter der stillschweigenden aber schwerwiegenden Voraussetzung natürlich, dass die sämtlichen Behörden, die an diesen Fragen theilhaft sind, aus ihrer bisherigen Isolirtheit heraustraten und sich zu einem kooperativen Vorgehen ernstlich entschliessen wollten.

Bei der Mannigfaltigkeit der Umstände, die in Frage kommen, befinden wir uns nicht in der Lage, nach dieser Richtung hin spezielle Erörterungen anzustellen, und können hierauf auch verzichten angesichts der Thatsache, dass zahlreiche kleine Schriften hierzu bereits vorliegen, unter denen wir ein paar wesentliche unten namhaft machen.*)

Die Königl. Direktion der Berl. Stadteisenbahn hat in ihren bislang bekannt gewordenen Projekten im Gegensatz zu den Projekten der D. E. B. G. alles das, was sich als Beiwerk der Anlage charakterisirt und was den in ihrem Sinne verstandenen Hauptzweck derselben nicht unmittelbar tangirt, grundsätzlich bei Seite gelassen, ohne Rücksicht darauf, ob solches Beiwerk mit oder ohne direkten oder indirekten Nutzen für die Anlage der Stadtbahn sich erweisen würde. Wir können ein Vorgehen dieser Art und Weise zwar bedauern, sind aber nach der in unsern vorhergehenden Artikeln dargelegten Auffassung der Zustände nicht in der Lage, dasselbe als „inkorrekt“ zu bezeichnen. Zum mindesten sehen wir keinen Grund, der die Direktion hätte zwingen können, aus ihrer, bezüglich der den Angelpunkt der Sache bildenden Frage nach dem Sein oder Nichtsein des Königsgrabens eingenommenen neutralen Stellung herauszutreten, nachdem in der k. technischen Bau-deputation, wie bekannt, im Laufe des Winters durch eigen-thümliche Umstände eine Majorität für einen gutachtlichen Ausspruch dahin sich ergeben hatte, dass aus Rücksicht auf die sichere Abführung der Spree-Hochwasser das bisherige Sein des Königsgrabens auch auf die Zukunft erstreckt werden müsse. Wir sind indessen, ungeachtet wir die formelle Korrektheit des Verfahrens der Stadtb.-Direktion rückhaltlos anerkennen, dennoch der Ansicht, dass trotz jenes Votums und trotz der starren Formen, in die das Stadtbahnunternehmen in den Händen des Staats nun einmal eingezwängt ist, sich vielleicht dennoch eine für die Stadt Berlin leidliche Durchführung der Anlage würde haben ermöglichen lassen, in dem Falle, dass die Direktion ihre Zwitter-Stellung etwas weni-

*) A. Orth: Zur baulichen Reorganisation der Stadt Berlin, Berlin 1875, Ernst & Korn, und Denkschrift einer Kommission des Berl. Arch.-Vereins über die Verbesserung der Wasserverhältnisse Berlins, gedruckt auf Kosten des Vereins Berlin 1875 Ernst & Korn.

ger als die einer königlichen Behörde, denn als der Vorstand einer auf den Zweck des Erwerbs basirten Aktiengesellschaft hätte auffassen können. Warum z. B. die Stadtb.-Direkt. es augenscheinlich als ausserhalb des Rahmens ihrer Aufgabe fallend angesehen hat, noch nachträglich den Versuch zu machen, die Stadtgemeinde Berlin sei es zur finanziellen Mitbetheiligung bei dem Unternehmen, sei es zur abgesonderten Verfolgung von Zwecken heranzuziehen, die mit dem Stadtbahnbau in natürlicher Weise zusammenhängen und die wir bereits oben gekennzeichnet haben, ist uns durchaus unerfindlich. Wir meinen, dass zwei im Laufe des letzten Halbjahres vorgekommenen Fälle, in denen die städtischen Behörden der Stadtbahnangelegenheit eilt in formeller Weise nahe getreten sind, (Verhandlungen über das vorläufige Projekt zur Stadtbahn, April und Mai d. J., und über den Ankauf der Damm-Mühlen durch die Stadt, in etwas späterer Zeit) sich durchaus geeignet hätten, Versuche im oben angegebenen Sinne zu unternehmen. An Stelle solcher Versuche haben wir leider nichts anders erleben müssen als eine abermalige Auflage des schon oft dagewesenen Schauspiels, dass 2 oder mehrere Behörden, denen die Gelegenheit geboten ist, durch einmüthiges Zusammenwirken für Staat und Gemeinde Nutzen zu stiften, diese Gelegenheit sammt dem möglichen Erfolge derselben unbekümmert an sich vorübergehen lassen.

Dieser Tadel findet im vorliegenden Falle indess nicht nur auf die Stadtbahn-Direktion, sondern auch auf die Kommunalbehörden Berlins seine Anwendung und trifft nach äusserem Anschein unter diesen am meisten den Magistrat, der nach Allem, was man erfährt, in der ganzen Stadtbahnfrage bis heute in fast auffälliger Unthätigkeit verharrt hat. So viel verlautet, besteht das ganze Ergebniss der in der Stadtbahnfrage vom Berliner Magistrat während der letzten 6 Monate entwickelten Thätigkeit in nichts weiter als einem an den Handelsminister gerichteten Vortrage des Inhalts, dass von den städtischen Behörden die Kassirung des Königsgrabens als ein Bedürfniss erachtet werde, und 2, in einer verspätet abgegebenen Einsprache gegen das Projekt der Stadtbahn, wie dasselbe kürzlich im K. Polizei-Präsidium ausgelegt hat. — Sind wir bezüglich des zweiten Faktors in der städtischen Verwaltung auch fern davon, den mehrfach gehörten Ausbrüchen des Unwillens einzelner Mitglieder der Stadtverordneten-Versammlung über die bisherige Behandlung des Stadtb.-Unternehmens einen im Vergleich zu der materiellen Seite der Sache wesentlich ins Gewicht fallenden Werth beizulegen, so möchten wir denselben doch mindestens so viel Ernst unterstellen, dass der Magistrat sich dadurch zu einem Vorgehen mehr thatkräftiger Art hätte angeregt finden müssen, um so mehr als in dem städtischen Verwaltungskörper technische Kräfte nicht fehlen, welche über die immense Bedeutung der Sache für die städtischen Verhältnisse ausreichend unterrichtet sind. —

Während der Abfassung des gegenwärtigen Artikels geht uns eine Nachricht zu, welche, wenn dieselbe sich im ganzen Umfange bestätigt, dazu angethan ist, in dem Stadtbahn-Projekte, so wie dasselbe in der bisherigen Besprechung vorausgesetzt ist, eine wesentliche Umgestaltung herbeizuführen. Die Königliche technische Baudeputation soll in einer am 12. d. abgehaltenen Sitzung ihren früheren auf Beibehaltung des Königsgrabens gerichteten Beschluss revozirt und nunmehr sich in ziemlich einhelliger Weise dahin ausgesprochen haben, dass der Graben beseitigt und an die Stelle desselben theils ein unterirdischer Entwässerungskanal, theils eine geringe Profilerweiterung bei den Damm-Mühlen — welche letztere, wie man jetzt erst erfährt, im Verkaufskontrakt über die Mühlen vorbehalten ist — gesetzt werden könne!

Wir enthalten uns aller Muthmaassungen darüber, in welchem Grade die von der Stadtbehörde, vom Polizei-Präsidium, vom hiesigen Architektenverein und von Privaten ausgegangenen auch in der Presse vielfach vorgekommenen, auf Beseitigung des Königsgrabens gerichteten Bestrebungen an dem Erfolge theilhaftig sind, der in der zweimaligen Verweisung dieser Angelegenheit Seitens des Hrn. Handelsministers an die technische Baudeputation zweifellos zu erblicken ist, wie wir eben so unterlassen zu untersuchen, inwieweit formelle und sachliche Gründe die letzt genannte Behörde in die immerhin fatale Lage haben bringen können, ein eben beschlossenes Votum als bald wieder umzustossen: Wir akzeptiren einfach die erfreuliche Thatsache, dass nunmehr zweifellos der Weg geebnet ist, auf dem die Stadt Berlin zur lang erstrebten Erlösung vom alten Uebel des Königsgrabens gelangen wird, und untersuchen jetzt nur noch:

In wieweit die veränderten Umstände eine Veränderung in der Art und Weise der Durchführung des Stadtbahnbaues erhoffen lassen?

Da scheint uns nun kaum, dass wir Ursache haben, in den Schlussfolgerungen, die aus unseren bisherigen Betrachtungen zu ziehen sind, irgend welche Aenderungen vorzunehmen, aus dem einfachen Grunde, weil die für die Durchführung des Unternehmens bestimmenden Ursachen (finanzielle Lage, Zweck und äussere Form des Unternehmens) nach wie vor dieselben sind.

An die Stelle der kurz und vielfach gewundenen Schlangenlinie, mit welcher nach dem bisherigen Projekte der Stadtb.-Direktion die Bahn dem Laufe des K.-Grabens folgen sollte und in welcher nebenbei eine anerkennenswerthe Lösung des Problems erblickt werden darf: den ganzen Wasserlauf in einer

möglichst geringen Anzahl von Jahren in ein grosses städtisches Sumpfterrain zu verwandeln, wird nunmehr eine mehr gerade, über entsumpftes Stadterrain führende Bahnlinie treten, da nicht angenommen werden kann, dass die Direktion denkbare Gründe hat, der geraden Führung der Bahn die möglichst gewundene vorzuziehen. Gelegenheiten für Strassendurchlegungen werden sich jetzt zahlreich ergeben, die Anlage von 2 Parallelstrassen (anstatt gar keiner nach dem bisherigen Projekt) wird sich verhältnissmässig leicht bewirken lassen; endlich wird Gelegenheit bezw. direkte Veranlassung gegeben sein, eine Anzahl militärischer Etablissements aus der betr. Stadtgegend zu entfernen und das von denselben bedeckte Terrain theils zur besseren Zugänglichkeit der Bahn selbst, theils zur Bebauung in einer Weise zu verwerthen, die wirthschaftlichen und ästhetischen Rücksichten in höherem Maasse als die bisherige entspricht. Diese Verbesserungen, denen man noch andere hinzufügen könnte, sind wohl als unausbleibliche Folgen des Votums der techn. Baudeputation anzusehen und es wird sich nur darum handeln, auf wessen Kosten dieselben zur Durchführung gelangen. Man wird aus unsern bisherigen Darlegungen sofort den Schluss ziehen, dass wir die Meinung vertreten, die Stadtbahn-Verwaltung könne sich zur Verfolgung solcher Nebenzwecke nicht veranlasst finden. Was von der Stadtbahn direkt mit Recht gefordert werden kann, ist nmr, dass dieselbe bei Verbesserungen der angedeuteten Art sich nicht hindernd in den Weg stellt, wie dies bei dem bisherigen Projekt in mehr Beziehungen thatsächlich der Fall war. Mögen auch mehrere der angedeuteten Zwecke in Folge der geänderten Sachlage sich ohne Zuthun der Direktion ganz von selbst realisiren, mögen andere durch Hinzutritt der Privatspekulation sich verwirklichen, immerhin wird für weitere Zwecke, insbesondere für die einheitliche und gesunde Gestaltung des Strassennetzes in der Königsgraben-Gegend ein Feld der Thätigkeit verbleiben, zu dessen erspriesslicher Nutzung weder die Stadtbahn-Direktion noch die Privatthätigkeit, sondern lediglich die städtischen Behörden, unter hülfe-reicher Mitwirkung der betr. staatlichen Behörden, berufen sind.

Indem wir dieser Meinung Ausdruck geben, möchten wir an Magistrat und Stadtverordneten Berlins die besondere Mahnung richten, nicht etwa wie bisher dem Stadtbahnbau in lauer Unthätigkeit gegenüber zu stehen, bezw. durch parademässige Redebungen sich in die Regionen s. g. sittlicher Entrüstung hineinzuarbeiten, womit der Sache so viel wie gar nichts gedient ist, sondern anstatt dessen eine Thätigkeit dahin zu entwickeln, klar stellen zu lassen, 1, Was für Stadt und Staat die mit dem Stadtbahn-Unternehmen zu verfechtenden Nebenzwecke werth sind? 2, Was die Erreichung derselben kosten wird? und 3, Woher diese Kosten zu nehmen sind?

Geschieht das nicht, so läuft Berlin abermals Gefahr, ein Beispiel zu erleben, in dem der Staat seine einseitig fiskalischen Rücksichten unbekümmert um die Stadt zur Geltung bringt, und es dieser überlässt, sich später mit einem *fait accompli* in einer Weise abzufinden, wie sie ihr gefällt oder nicht! Am gesundensten würde sich die Sache jetzt, beim Mangel einer oberen Spezialverwaltungs-Instanz des gesammten Berliner Bauwesens entwickeln, wenn eine *ad hoc* eingesetzte, aus Vertretern der Stadt, der Stadtb.-Direktion und des Staats gebildete Kommission zusammen träte, die mit der Berathung der oben aufgeworfenen und sich sonst bei diesem Anlasse herandrängenden Fragen zu betrauen wäre. Ob dieser Verlauf der Sache möglich ist, wird der Hauptsache nach wohl in der Hand des Handelsministers Dr. Achenbach liegen, an dessen gutem Willen zur Sache man gewiss nicht zweifeln darf, dessen Fähigkeit die Frage im angedeuteten Sinne zu lösen aber theils durch den bestehenden allgemeinen Behörden-Mechanismus, theils durch die besondere Stellung, welche der Handelsminister der Stadtbahn-Direktion gegenüber einnimmt, (vorgesetzte Behörde und gleichzeitig Entscheidungs-Instanz über Streitfälle) beeinträchtigt erscheint. —

Obwohl Betrachtungen über Werth und Beschaffenheit des bisherigen Projekts zur Stadtbahn jetzt, nachdem das neue Votum der techn. Bau-Deputation der Sache ein total verändertes Aussehen gegeben hat, ziemlich müssig erscheinen möchten, sind wir doch, in Anbetracht der Mannigfaltigkeiten, die sich in Einzelheiten der Ausführung immer noch ergeben können, veranlasst, unsern Artikeln als Schluss einige Bemerkungen dieser Art anzufügen.

Wir haben bereits im ersten Artikel angedeutet, dass dem ausgelegt gewordenen Plane nach die Stadtbahn anscheinend an mehreren Stellen als kompakter Dammkörper zwischen Futtermauern gedacht war, dass zum mindesten die mangelhafte Beschaffenheit der Pläne zu dieser Ansicht hinleiten musste. Diese muthmaasslichen Damnstrecken liegen in 4 Einzelstrecken von bezw. 300, 150, 100 und 130^m auf der Strecke im Königsgraben vertheilt. — Man darf wohl annehmen, dass in dem aufzustellenden neuen Projekte diese beiläufig 6^m hohen Erdwälle, die einen vortrefflichen Maassstab dafür bilden, was die Direktion der Hauptstadt Berlin glaubte anbieten zu dürfen, einfach verschwinden und an die Stelle derselben massiv oder in Eisen überdeckte Oeffnungen treten werden, die für Luft, Licht und Verkehr, sowie für 4—5 neue Strassendurchführungen die Kreuzung mit der Bahn an jeder Stelle derselben zulassen. Dass in dem Stücke zwischen Roch-Brücke

und Stralauer-Brücke 3, vielleicht 4 neue Strassendurchführungen erforderlich sind, um befriedigende Verkehrszustände in jener Stadtgegend zu schaffen, untersteht einem Zweifel nicht und ist es Aufgabe der Stadth.-Direkt., hierzu nicht nur eng begrenzte, nach ihrer Ansicht etwa ausreichende Möglichkeiten zu lassen, sondern solche, die für jedes im Interesse der Stadt liegende und nach Ansicht der städtischen Behörden zweckmässige Strassenprojekt ausreichend sind. —

Sodann mag die Stadt mit Recht fordern, dass die Bahntrasse so gewählt werde, dass dieselbe möglichst die Mittellinie zwischen den den Königsgraben einschliessenden Grundstücken einnimmt, und nicht aus blossen Rücksichten auf Schonung von Grundstücken an dem einen Grabenufer, dem anderen Ufer zugedrängt werde, weil hierdurch Erschwerungen für die nothwendige Anlegung zweier Parallelstrassen sich ergeben könnten, die für den Stadtsäckel sich vielleicht sehr unangenehm fühlbar machen würden. Wir heben diesen Punkt ganz besonders heraus, weil bei Betrachtungen des ausgelegt gewesenen Projekts wir uns des Eindrucks nicht haben erwehren können, dass bei diesem hier und da ein vom Standpunkt der Stadtverwaltung aus unzulässiges Herüberdrängen der Bahnlinie auf das südliche Ufer des Königs-Grabens stattgefunden hatte.

Drittens ist nothwendig, dass darauf bestanden werde, dass beim neuen Projekt vollständige Klarheit gegeben werde über die Breite der zu beiden Seiten der Bahn liegenden Terraintreifen, innerhalb deren wegen Feuergefährlichkeit des Bahnbetriebes Baubeschränkungen einzuführen sind. Bei der notorisch grossen Unsicherheit, die über die Breite dieses sog. Schutzstreifens besteht, und bei dem maassgebenden Einfluss, den die Stadtbahn-Direktion auf die derartigen Festsetzungen zu üben vermag, andererseits bei der Möglichkeit, welche dieser Verwaltung in die Hände gegeben ist, auf Werth-Verminderung oder Erhöhung der benachbart liegenden Grundstücke in weitesten Grenzen und in lediglich diskretionärer Weise zu influiren, kann die Forderung einer solchen Klarlegung gar nicht dringend genug erhoben werden. — Wessen man sich bei der Behandlung dieses Punktes event. zu versehen hat, mag aus der Thatsache entnommen werden, dass das ausgelegt gewesene Projekt hierzu irgend welche Andeutungen überhaupt nicht enthielt.

Endlich berühren wir 4. noch kurz Lage und Zugänglichkeit der innerhalb der Stadt projektirten Bahnhöfe der Stadtbahn. Die Lage des Hauptbahnhofes neben der Alexanderstrasse ist durch Grundstück-Erwerbungen etc. ziemlich bestimmt gegeben, auch entbehrt der Bahnhof an sich kaum der ausreichenden Zugänglichkeit. Bedenken kann man nur insofern erheben, als durch die Lage dieses Bahnhofs der Königsstrasse ein Verkehrszuwachs zufällt, dem dieselbe auf die Dauer nicht wird genügen können. Für die Stadtverwaltung drängt sich hierzu unmittelbar die Frage auf: In welcher Weise durch neue Strassenanlagen in dieser Gegend der überlasteten Königsstrasse ein Theil ihres Verkehrs abzunehmen ist. — Was den 2. Hauptbahnhof, der auf dem Terrain des Zirkus Renz und der städt. Gasanstalt etablirt werden soll, betrifft, so leidet dieser an einem ungleich grösseren Mangel an Zugänglichkeit, als der an der Königsstrasse. Die Friedrichstrasse ist schon jetzt erheblich überlastet; Georgen- und Neustädt. Kirchstrasse bilden einen toten Winkel mit einander und vom rechten Spree-Ufer aus fehlt jeder direkte Zugang zum Bahnhof. Nachdem die Gelegenheit, die Friedrichsstrasse zu verbreitern, mehrfach verpasst und eine Aussicht dazu kaum noch als vorhanden anzunehmen ist, kann hier nur dadurch geholfen werden, dass man einige neue Zugänge schafft. Hierzu würde die Anlage einer Uferstrasse, entlang dem linken Spreeufer, von der Friedrichstrasse bis zur Schlachthausgasse sich erstreckend, die Verlängerung der Schadowstrasse bis zur neuen Uferstrasse und die Ueberbrückung der Spree im Zuge der Albrechtstr. in unmittelbare Aussicht zu nehmen sein. Dass auch hierin der Magistrat baldigst die Initiative ergreift und nicht, die Hände im Schoosse liegend, abwartet, bis die Landespolizeibehörde ihn zu einer derartigen Regulirung im Zwangsverfahren anhält, darf man nach den Präzedenzen übler Art, die aus verflossener Zeit bereits vorliegen, wohl annehmen. —

Indem wir nach der Hervorhebung dieser wichtigeren Punkte zahlreiche andere, die ausserdem herantreten, auf sich beruhen lassen, bis dahin, dass die Direktion der Berliner Stadteisenbahn mit einem neuen Projekt für die Bahnstrecke am Königsgraben in die Öffentlichkeit getreten sein wird, schliessen wir unsere Betrachtungen mit dem Wunsche, dass an der in der Stadtbahn-Angelegenheit so nothwendigen Energie-Entfaltung, andererseits auch an Entgegenkommen und Zusammenrücken der beteiligten Faktoren es fernerhin (wie bisher leider der Fall) nicht mehr fehlen möge.

B.

Brief- und Fragekasten.

Abonn. S. Die ältere Litteratur über Anlage artesischer Brunnen ist ziemlich reichhaltig, uns aber nicht bekannt genug, um Ihnen verlässliche Angaben darüber machen zu können. Eine ähnliche Stellung nehmen wir Ihrer andern Frage gegenüber ein, die lautet: Welches ist die neueste Art der Bohrung artesischer Brunnen mit Anwendung eines Lokomobils. Viel-

leicht, dass aus unserm Leserkreise betr. Beantwortungen einlaufen werden.

Hrn. W. J. hier. Wir haben uns in unsern Katalogen vergeblich nach einem Werke, das speziell über Speicherbauten handelt, umgesehen. Vieles hierhergehörige Material bietet übrigens die Journal-Litteratur, z. B. Jahrg. 1874 der Zeitschr. des östr. Ing.- u. Arch.-Ver. (Speicherbau am Sandthorhafen in Hamburg) und mehre Jahrgänge der Zeitschr. des hann. Arch.- u. Ing.-Vereins (Anlagen auf den Bahnhöfen zu Harburg und Gestemünde).

Hrn. Architekt S. in (?). Dem allgemeinen Sprachgebrauch zufolge, wird die Bezeichnung „Stockwerk“ auf diejenigen Geschosse eines Gebäudes beschränkt, welche zwischen Erd- und Dachgeschoss vorhanden sind; Mezzanine werden als besondere Stockwerke wohl nirgends mitgezählt. In dem Falle jedoch, dass Geschosse von vergleichsweise geringer Höhe: Halbggeschosse — zuweilen auch Mezzanine genannt — durch das ganze Gebäude gehen, kann unter Umständen über die Zahl der Stockwerke dieses Gebäudes ein Zweifel wohl stattfinden.

Hrn. T. in H. Der Gegenstand eignet sich mehr zur Erledigung per Inserat.

Hrn. X. in Cöln. Dass die wegen Einführung der Provinzialordnung zu treffenden Vorbereitungen bereits so weit gediehen sein sollten, um an maassgebender Stelle mit einiger Bestimmtheit zu wissen, welche der Kreisbaubeamten-Stellen zur Einziehung gelangen und in welcher Weise mit den jetzigen Inhabern der betr. Stellen verfahren werden wird, bezweifeln wir; uns ist bis jetzt irgend etwas Bestimmtes zu diesen Fragen nicht bekannt geworden.

Hrn. M. in St. Die sog. Harz-Oelfarben erfreuen sich, wie man hört, hier in Berlin einer vielfachen Anwendung zum Anstrich der Aussenseiten geputzter Gebäude; ihre Billigkeit empfiehlt dieselben gegenüber der Platin-Anstrichmasse von Pflug & Co., welche Masse im übrigen günstige Urtheile ebenfalls erfahren hat. — Ueber die Erfolge des Liverpools Silicat Paint ist uns bis jetzt nichts bekannt geworden; dass speziell hier am Orte, wo man sich in der überwiegenden Zahl der Fälle noch der gewöhnlichen Oelfarbe bedient, das Silicat-Paint Anwendung gefunden hat, bezweifeln wir fast.

Hrn. W. T. in Kalk u. S. N. in Berlin. Mittel, welche den im Holzwerk eines Gebäudes ausgebrochenen Schwamm sicher vertreiben, sind trotz des grossen Bedürfnisses darnach noch nicht erfunden. Als ein Mittel, über dessen Wirksamkeit mancherlei günstige Nachrichten vorliegen, wird neuerdings das sog. Mykothanaton vielfach genannt (zu beziehen von Vilain & Co., Berlin W., Leipzigerstr. 107), dessen Bestandtheile Alaun, Kochsalz und Schwefelsäure sind; übrigens wird von Sachverständigen behauptet, dass die Zusammensetzung des Mittels nicht konstant sei, sondern wechsele. — Andere Mittel, die gleichwie das vorstehend erwähnte, in einzelnen Fällen ebenfalls ihre Schuldigkeit thun, sind die Lösungen von Chlorzink und diejenigen von Kupfervitriol. — Mit mehr Aussicht auf Erfolg, als bei Anwendung der aus der Chemie hergeholten Mittel, arbeitet man, wie bekannt, dem Schwamm durch Trockenhaltung und Lüftung entgegen. — Bei Errichtung neuer Gebäude in der unmittelbaren Nachbarschaft solcher, in denen Schwamm vorkommt, ist möglichste Isolirung vom Nachbargebäude durch Anbringen von Asphaltlagen bezw. Luftschichten, sowie die völlige Trockenlegung des Grundstücks auszuführen, sodann ist die Auswahl und Verwendung der Bauhölzer mit Vorsicht zu treffen, endlich das Beziehen des Hauses vor völligem Austrocknen der Mauern etc. zu vermeiden. —

Druckfehler Berichtigung zu dem in den No. 73 — 76 mitgetheilten Artikel „Zur Berechnung der Fachwerkträger“:

S. 375, 2. Sp., Z. 2 v. u. lies: Für das 3. Rad.

„ 376, 1. „ „ 4 v. o. „ Für das 2. Rad.

„ 376, 2. „ „ 1 v. o. „ $V_3 = \frac{36.30,84 + \dots}{1892}$

„ 386, 1. „ „ 9 v. u. „ $f_2 = \frac{(5400 + 4.19600)}{1892}$

„ 386, 1. „ „ 8 v. u. „ $\sigma = \frac{(5400 + 19600)}{44}$

„ 386, 2. „ „ 2 v. o. „ $f_3 = \frac{(1800 + 4.19200)}{2120}$

„ 386, 2. „ „ 3 v. o. „ $\sigma = \frac{(1800 + 19200)}{25}$

Für die Wittve des verstorbenen Bauführers Friedersdorf sind ferner eingegangen: Fr. in Berlin 10 M. — Verein „Camet“ (Studierende der Bauakademie zu Berlin) 22,25 M. — Nordhausen 10 M. — E. P. in Posen 10 M. — Sch. in Lissa 6 M. — P. G. in Berlin 5 M. — G. in P. 5 M. — R. K. in Elberfeld 10 M. — Zusammen 78,25 M. Hierzu die früher eingegangenen Beiträge mit 507,20 M. giebt in Summa 585,45 M.

Bei bevorstehenden Abschluss der Angelegenheit erlauben wir uns um baldige Erledigung vielleicht noch schwebender Sammlungen oder Zusendungen zu bitten.

Die Redaktion der Deutschen Bauzeitung.

Inhalt: Ostpreussischer Ingenieur- und Architekten-Verein. — Zur Organisation der Berliner (Reichshallen)-Baubörse. — Zur Odessaer Theaterbau-Konkur-

renz. — Konkurrenz für Entwürfe zum Bau einer höheren Töchter Schule in Leipzig. — Brief- und Fragekasten. — Personal-Nachrichten.

Ostpreussischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Monatsversammlung am 7. Oktober; anwesend 16 Mitglieder und 6 Gäste; Vorsitzender Herzbruch.

Der Vorsitzende referierte über die während der Sommerferien eingegangenen Sachen, wobei er bemerkte, dass über 2 Vorlagen des Vorst. des Verb. d. Archit.- und Ingen.-V., betr. die Aufnahme einiger anderer Vereine und die pro 1875 anberaumte Abgeordneten-Versammlungen, kein Beschluss hätte gefasst werden können, weil keine Vereinsversammlungen im Sommer stattgehabt hätten und diese Angelegenheiten inzwischen erledigt seien. —

In Folge Aufforderung des Freien Deutschen Hochstifts in Frankfurt a. M. sei durch freiwillige Beiträge die Summe von 40 M. zusammengebracht und ein Zweig dem für die Büste Angelo's bestimmten Eichenkranz eingeflochten. —

Durch Ballotement wurden in den Verein aufgenommen die Hrn. Baum. Kummer in Pillau, Bauf. Werner in Pillau, Bauf. Steffenhagen hier.

In Betreff des Familienfestes wird die Beschlussnahme bis zur nächsten Versammlung ausgesetzt und beschlossen, die nächste Gen.-Versammlung im Monat Januar zu berufen.

Es wird dann die Frage erörtert, ob nicht die Versammlungen wiederum nach einem anderen Lokal event. nach dem Bahnhof zu verlegen seien; beschlossen wird, hierfür eine Kommission einzusetzen, welche in der nächsten Versammlung, in der hierüber Beschluss gefasst werden soll, zu referiren habe. Gewählt wurden Radock, Claussen, Arndt.

Radock theilt eine einfache Methode mit, um schwere eiserne Träger von gleichem Querschnitt, wofür eine genügende Wage nicht zur Stelle sei, annähernd und genau genug zu wiegen. Zu dem Zwecke messe man an einem Ende die Länge von 1^m ab, und bringe unter dem übrigen Theil genau in der Mitte eine geeignete Unterstüßung an; man bestimme nun durch direktes Wiegen das Gewicht des 1^m langen Stückes und multiplizire dieses Einheitsgewicht mit der Länge des Trägers. Angestellte Versuche hätten Differenzen nur bis zu höchstens 1% gegeben, und da Kosten für bezahltes Mehr- oder Mindergewicht geringer seien, als die Verwiege- und Transportkosten schwerer Träger zu der städtischen Waage, so empfehle sich dieses Verfahren in solchen Fällen. Schluss der Sitzung 9 Uhr.

Zur Organisation der Berliner (Reichshallen)-Baubörse. Mit Bezugnahme auf die in No. 81, S. 408 u. Bl. erschienene Notiz über die Eröffnung dieses Instituts geht uns von dem Vorstände desselben ein Schreiben zu, durch welches wir zu folgenden Berichtigungen jener Mittheilung aufgefordert werden:

1. der Jahresbeitrag ist nicht 5, sondern 20 Mark;
2. der Vorstand hat nicht „einige ihm beigelegte Ausschluss-Befugnisse“, sondern das Recht, die Aufnahme jeder einzelnen Person zu beanstanden.
3. Wir zahlen nicht 10500 M. für das Börsenlokal, sondern: „für Benutzung des Saales Nichts!“ Entschädigung für Wegräumen und Wiederhinstellen der Tische und Stühle und deren dabei unvermeidlich stärkere Abnutzung, sowie für Beleuchtung der Aufgänge etc.: monatlich 108 $\frac{1}{2}$ Thaler. Ferner für die Räume der Büreaus und Ausstellungslokalitäten im ersten Stocke des Vorderhauses 2000 Thaler pro anno.“

Indem wir diesem Wunsche gern entsprechen, bemerken wir, dass wir eine Berichtigung unserer Angaben nur ad 1 anerkennen vermögen. Der betreffende Irrthum — der übrigens als solcher handgreiflich sich aufdrängte, da ein Verein von 1000 Personen bei 5 M. Jahresbeitrag selbstverständlich nicht 10500 M. Miete zahlen kann — beruht einfach auf der Verwechselung des vierteljährlichen mit dem ganz jährlichen Beitrage.

Ad. 2 sind wir missverstanden worden, da mit den Ausschlussbefugnissen des Vorstandes, in denen wir ein schwaches Korrektiv der Aufnahmeberechtigung jedes „Unbescholtenen“ erblickten, die in § 15 des Statuts und § 3 der Börsenordnung vorgesehenen Befugnisse des Vorstandes zur Aufrechterhaltung des Anstands und der Ruhe, nicht aber sein Recht zur Beanstandung eines Aufnahmegesuches gemeint war. Das letztere ist selbstverständlich bei jedem Verein, der bestimmte Aufnahmebedingungen stellt; es kann sich aber ebenso selbstverständlich nur auf die Prüfung der betreffenden Voraussetzungen, hier also auf die „Unbescholtenheit“ des aufzunehmenden „Interessenten der Baubranche“ beziehen und ist sonach keineswegs ein absolutes Recht. Dass und warum wir mit vielen Fachgenossen diese Grenze der Aufnahmeberechtigung zu weit gezogen finden, ist in früheren Artikeln mehrfach auseinandergesetzt worden.

Ad 3 bitten wir die oben angegebenen Summen, die in ihrer Gesamtheit doch wohl als „Miete für das Börsenlokal“ zu bezeichnen sind, in Mark auszurechnen. Es ergeben sich 9900 M., wozu jedoch noch Steuer und Nebenabgaben treten, so dass die Ziffer von 10500 M. ziemlich genau erreicht werden dürfte.

Ob der Vorstand des Vereins Berliner Bau-Interessenten

demnach unsere Mittheilung in No. 81 als eine dies Institut direkt schädigende Kundgebung anzusehen berechtigt war, lassen wir dahingestellt. Dass unser Blatt prinzipiell keine gegen jenes Unternehmen gerichtete Tendenz verfolgt, wollen wir bei dieser Gelegenheit wiederholt versichern, wenn wir auch dem von einer Anzahl von Architekten, Baugewerkmeistern und Industriellen vorbereiteten zweiten Börsen-Unternehmen, das sich von vorn herein auf einen enger begrenzten Boden stellen will, unsere wärmere Sympathie zollen. An sich ist unser Standpunkt zur Reichshallen-Baubörse noch immer der in unserer ersten Mittheilung über dieselbe (No. 66) ausgesprochene und wir würden es mit lebhafter Freude begrüßen, wenn es gelingen sollte, eine Fusion der beiden parallelen Unternehmungen auf Grund rationaler Bedingungen zu erzielen. Der beste Beweis für die Berechtigung und den Werth, den wir dem gegenwärtig eröffneten Institute an sich zuerkennen, ist wohl der, dass wir die Börsenberichte desselben in der Deutschen Bauzeitung veröffentlichen.

Zur Odessaer Theaterbau-Konkurrenz.

In No. 64 der Deutschen Bauzeitung findet sich aus der Feder eines Peterburger Fachgenossen eine Mittheilung über die Konkurrenz zum Odessaer Theaterbau, welche verschiedene unrichtige Angaben enthält, weshalb ich mich veranlasst fühle dieselben zu berichtigen und in Nachstehendem einen kurzen Bericht über den Verlauf der Konkurrenz zu geben.

Im Sommer vorigen Jahres veröffentlichte die hiesige Stadtverwaltung ihr Programm für die Konkurrenz zum Neubau eines Stadttheaters. Als erster Preis waren 6000 Rb. für dasjenige Projekt ausgesetzt, welches „in aller Hinsicht das Beste sei und das von der städtischen Verwaltung endgültig angenommen“ werde. Ausserdem waren für die zweitbeste Lösung 2000 Rb. Prämie festgesetzt.

Die schöne Aufgabe, ein Theater nach einem guten Programm, allen Anforderungen der Neuzeit entsprechend zu entwerfen, wohl auch die Aussicht auf die nicht unbedeutenden Preise veranlassten viele Fachgenossen, in die Konkurrenz mit einzutreten. Aus fast allen Ländern Europas, namentlich aus Frankreich und Italien, lieferten zum Termin, 1. Januar d. J., Lösungen ein. Im Ganzen stellten sich 40 Konkurrenten mit zusammen gegen 500 Blatt Zeichnungen ins Feld, so dass es einige Wochen dauerte, bis die Ausstellung im Börsensaal für das Publikum eröffnet werden konnte. Es waren verschiedene sehr gute und fleissige Arbeiten eingelaufen, doch machte sich daneben auch nicht wenig Schülerhaftes breit; im Allgemeinen litten wohl die meisten an zu grosser Ueberschwänglichkeit und nahmen zu wenig Rücksicht auf pekuniär und technisch mögliche Ausführbarkeit.

Die Menge der eingelaufenen Zeichnungen — es befinden sich unter den Lösungen Arbeiten mit 18, eine sogar mit 45 Blättern — machten es unmöglich, alle neben einander in dem nicht sehr grossen Lokal aufzustellen, weshalb einige nebensächliche Blätter in Mappen untergebracht werden mussten. Durch diesen Umstand lässt sich allein das Gerücht erklären, welches dem Verfasser oben erwähnter Korrespondenz zu Ohren gekommen ist, es seien eine Anzahl Zeichnungen völlig verschwunden. Diese vermissten Blätter lagen wohl ruhig in einer Mappe und sind jetzt ihren Verfassern längst wieder zugestellt.

Die vielköpfige Kommission zur Beurtheilung der Arbeiten nahm ihre Aufgabe vielleicht etwas zu gründlich, indem sie, wie man hört, jede derselben einer genauen Kritik und Beschreibung unterzog, anstatt gleich von Anfang an die absolut unbrauchbaren Pläne auszuschliessen und sich dadurch die Arbeit zu erleichtern. So zog sich ein Monat nach dem andern hin, ehe ein Entschluss derselben bekannt wurde; als aber derselbe Ende Juli erfolgte, war Jedermann erfreut über die glückliche Wahl des zu krönenden Projekts. Dieses gab jedenfalls die beste Lösung unter allen eingelaufenen Arbeiten und kam dem Programm am nächsten, doch war es nicht ganz ausgeführt, Kostenberechnung, Querschnitt etc. fehlten, so dass ihm nur der 2. Preis zuerkannt werden konnte und deshalb gar kein erster Preis ertheilt wurde. Als Verfasser dieses preisgekrönten Projekts, welches das Motto: Tres una vigent artes trug, ergaben sich die Hrn. Architekten F. Wendeler aus Köln und O. Hieser aus Wien. Ausserdem schlug die Kommission noch vor, den zwei nächstbesten Arbeiten — wie man hört, waren es die mit den Devisen „S u. T“ und „Thalia“ — ebenfalls Preise zu ertheilen, fiel aber leider mit diesem Antrag vor der Stadtverordneten-Versammlung, die das Geld hierzu bewilligen sollte, durch. Da eine beabsichtigte Anleihe der Stadt Odessa, welcher auch das Geld für den Theaterbau entnommen werden soll, noch in der Schwebe ist, so wird mit dem Bau in nächster Zeit noch nicht begonnen, doch sollen die Herren Wendeler und Hieser in Wien die Zusicherung haben, dass, sobald das Geld beschafft ist, der Bau nach ihren Plänen, allerdings mit einigen Modifikationen und Vereinfachungen, ausgeführt werden soll.

So wären denn die Anschuldigungen der Eingangs erwähnten Korrespondenz auf ein ziemlich bescheidenes Maass zurückgeführt. Das thatsächlich Wahre an denselben ist wohl nur das, dass es 7 Monate gedauert hat, ehe eine Entscheidung des Preisgerichts erfolgte; aber wir befinden uns eben in Russ-

land, wo noch manches Andere langsamer geht als draussen im Reich.

Odessa, 5. Oktober 1875.

P. K.

Nachschrift der Redaktion. Gleichzeitig mit der vorstehenden Mittheilung erhielten wir ein Schreiben des Herrn Architekten Heinrich Leyenthal in Breslau, das sich auf dieselbe Angelegenheit bezieht. Es scheint nach dem Inhalte dieses Schreibens ein Irrthum unseres Hrn. Korrespondenten in Odessa zu sein, dass der preisgekrönte Entwurf von den Hrn. Wendler und Hieser verfasst ist; vielmehr sind die Hrn. Hieser und Leyenthal die gemeinschaftlichen Verfasser desselben. Das bezügliche Schreiben ergeht sich in bitteren Klagen gegen das Verfahren der Odessaer Stadtverwaltung und allerdings bestätigt der uns in Abschrift vorliegende Brief jener Behörde an die beiden siegreichen Architekten, dass man in Russland mit der Behandlung von Konkurrenzen auf etwas sehr bequeme Weise zu verfahren liebt.

Zunächst ist es in höchstem Grade auffällig, dass kein erster Preis vertheilt worden ist. Wir setzen dabei voraus, dass die Bedingungen des Programms ein solches Verfahren formell rechtfertigen und es kann für diejenigen Architekten, die sich ungeachtet aller Warnungen an der Konkurrenz beteiligten, die Thatsache nicht mehr in Betracht kommen, dass jene Bestimmungen auf einen solchen Fall ausdrücklich zugeschnitten erscheinen. In eigentümlichem Lichte erscheint ein solches Verfahren jedoch trotz alledem, wenn — wie hier — das mit dem zweiten Preise gekrönte Projekt diese Auszeichnung nicht etwa bloss als einen *succès d'estime* davongetragen hat, sondern mit unwesentlichen Vervollständigungen bzw. Veränderungen zur Ausführung gebracht werden soll. Die Zusicherungen, welche in dieser Beziehung den beiden Architekten gemacht worden sind, beschränken sich allerdings auf einige sehr allgemeine Phrasen, die angesichts der in obiger Mittheilung enthüllten Sachlage finanzieller Art, keinen grossen Werth haben dürften, da möglicherweise noch Jahre bis zur Ausführung des Projekts vergehen und in diesen die Bedingungen des Baues sich gründlich ändern können. — Eine weitere Beleuchtung gewinnt das Verfahren der Odessaer Stadtverwaltung noch dadurch, dass sie mit der Mittheilung des Ergebnisses der Konkurrenz an die Sieger weitere 2 Monate nach dem Beschlusse des Preisgerichts gezögert und dass sie bis heute noch nicht für gut befunden hat, den ihnen zuerkannten Preis von 2000 Rubel an sie auszuzahlen!

Angesichts dieses Sachverhaltes erscheint das allgemeine Urtheil, welches unser Petersburger Korrespondent in Nr. 64 über den Zustand des Konkurrenzwesens in Russland ausspricht, gewiss nicht zu hart, mögen einzelne, durch ihn auf Grund von Gerüchten mitgetheilte Details über die Behandlung der Odessaer Konkurrenz — soweit sie die Thätigkeit und den guten Willen des dortigen Preisgerichts betreffen — auch falsch gewesen sein. In der Warnung vor der Betheiligung an russischen Konkurrenzen, die wir unsererseits wiederholt auf eine Warnung vor der Betheiligung an allen ausländischen Konkurrenzen ausdehnen, hat er sicherlich Recht gehabt.

Konkurrenz für Entwürfe zum Bau einer höheren Töchterschule in Leipzig. Der heutigen Nummer unseres Blattes liegt als besondere Beilage der Abdruck des Berichtes bei, welchen der zur Entscheidung der Konkurrenz berufene Preisrichter (Stadtbaurath Blankenstein-Berlin, Landbaumeister Wanckel-Zwickau und Architekt Viehweger-Leipzig) über das Ergebniss ihrer Arbeit erstattet haben. — Hat sich die Publikation dieses Berichtes, zum Theil durch zufällige, äusserliche Hindernisse, etwas lange verzögert, so entschädigt er dafür durch seine Ausführlichkeit. Dass jedem einzelnen der 41 Entwürfe eine besondere Kritik gewidmet worden ist — ein Verfahren, das bei einer so umfangreichen Konkurrenz u. W. noch niemals beobachtet worden ist und zuweilen wohl etwas zu weit führen würde — wird von den beteiligten Architekten sicher mit grosser Genugthuung aufgenommen werden. Ebenso dürften die Bauherren auf Grund dieser Kritik, welche keineswegs bloss akademisch gehalten ist, sondern alle praktischen und sächlichen Momente der Aufgabe erschöpfend behandelt, aus der Konkurrenz den erwarteten Erfolg in reichlichem Maasse gewonnen haben. — Die Namen der beiden Architekten, welchen die ausgeschetzten Preise zu Theil geworden sind — Architekt Hugo Müller in Zwickau und Architekt Rudolf Opfermann in Mainz — wurden bereits durch eine Anzeige in Nr. 57 u. Bl. bekannt gemacht. Der Entwurf des Ersten soll u. W. zur Ausführung kommen.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. W. in Berlin. Dass wir ein Ereigniss, wie den Brand des Kaiserhofes in Berlin, bei dem wichtige Fragen konstruktiver Art in Betracht gekommen sind, nicht unerörtert lassen werden, dürfen Sie annehmen. Selbstverständlich können wir dies jedoch nicht auf Grund der bis jetzt allein vorliegenden Reporter-Nachrichten thun, sondern müssen das Ergebniss der Untersuchungen abwarten, die über die Ursachen der Entstehung und der schnellen Verbreitung des Brandes eingeleitet worden sind. Der grösste Theil der Gerüchte und Muth-

maassungen, die in dieser Beziehung durch die politische Presse verbreitet worden sind, charakterisirt sich schon jetzt als das missige Erzeugniss laienhafter Phantasie.

Hrn. K. in Kopenhagen. Der Kanalofen von Bock, bei dem die Ziegel auf einem durch Feuergase geführten Wagen liegen, ist speziell beschrieben und abgebildet in der Zeitschr. d. hann. Archit.- und Ingen.-Vereins, Jahrg. 1873. Ausgeführt ist ein solcher Ofen in der unmittelbaren Nähe von Braunschweig, ob noch an anderen Orten, ist uns unbekannt geblieben. — Zum raschen Austrocknen von Häusern wird vielfach die gewöhnliche Gaskoke benutzt, ebenso auch die sog. Briquetts, welche identisch sind mit dem präparirten Feuerungsmaterial, das vielfach zur Eisenbahnwagen-Heizung benutzt wird und das die Eigenschaft besitzt, dass der Eintritt der entwickelten Kohlensäure in den erwärmten Raum möglichst verhütet wird. Ein Beispiel sehr rascher künstlicher Trocknung eines Gebäudes bietet das Gebäude des preuss. Abgeordnetenhauses.

Personal-Nachrichten.

Preussen.

Ernannt: Der Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspektor Zeh zu Creuznach zum Baurath. Der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Lex in Düsseldorf zum Mitgliede der Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld.

Die Kreisbaumeister v. Schaewen zu Krotoschin und Mex zu Wirsitz sind verstorben.

Die Baumeister-Prüfung haben bestanden: Rühle von Lilienstern aus Igelshieb bei Sonneberg.

Auszug aus dem Marktbericht des Vereins Berliner Bau-Interessenten (Berliner Bau-Börse.)

Donnerstag, 14. Oktober 1875.

Gruppe I. In verflossener Woche war das Geschäft in Rohbaumaterialien unbedeutend. Im Anfang dieser Börsenwoche ruhte das Geschäft; doch gegen Schluss fanden grössere Umsätze in Form- wie gewöhnlichen Ziegeln, Kalk etc. statt.

Verschlossen: Hintermauerungsziegel Norm.-Form. I. Kl. 40, II. Kl. 39 M.; desgl. Mittel-Form. I. Kl. 38,50, II. Kl. 37,50 M.; Engl. Portland-Zement pr. 200^k 12,50 M.; Deutsch desgl. 10,50 — 11,50 M.; Kalk pr. H. 2,30—2,50 M.; Engl. Chamottesteine (Marke Ramsay) ab Stettin 96 M.; desgl. Chamottesteine pr. 100^k 3,50 M.; Offerirt: Birkenwerd. Klinker zu 48 M.; Gefragt: Rathenower Ziegel I. Kl. 52, II. Kl. 48 M.; Dachsteine I. Kl. 48, II. Kl. 42 M.; Birkenwerd. Verblender I. Kl. 72, II. Kl. 60 M.

Gruppe II. Geschäft still, Angebot überwiegend. Gehandelt mehrere kleine Posten Rundkiefen vom Lieper Lager à 0,58—0,75 M. Ferner vom Spandauer Lager Rundkiefen à 0,95 M. Ausserdem von den Lieper Mühlen mehrere Ladungen meist $\frac{1}{4}$ " Stambretter à 165—180 M., $\frac{1}{4}$ " Zopf à 108—150 M., $\frac{1}{4}$ " Zopf 69—105 M., sämtliche Preise pr. 450^m ab Mühlen. Fracht pro 450^m $\frac{1}{4}$ " Stambretter von den Lieper Mühlen nach hier 12 $\frac{1}{2}$ —15 M., je nach dem Inhalt der Waare. Geschnittene Bretter und Riegelhölzer in geringen Quantitäten zu unveränderten Preisen umgesetzt, ebenso mehrere Ladungen gebeilte kieferne Balken.

Gruppe III. Walzeisen. Während in England die ordinären Qualitäten Walliser Stäbe mit 140—150 M. per 1000^k notirt werden, Staffordshire Stäbe aber heute noch 185—200 M. holen, sind deutsche Walzeisen bei fast gleicher Qualität in allen Eisendistrikten bereits weit unter diesem Niveau: Schlesien ab Hütte 147,50—152,50 M.; Westfalen 156—163 M. Da diese Preise bei höheren Roheisenpreisen sowie noch immer hohen Kohlennotirungen den Walzwerken Schaden bringen müssen, dürften fernere Preisrückgänge für Roheisen und Kohlen zu erwarten sein, wenn nicht die Walzwerke zu einer Beschränkung ihres Betriebes gezwungen sein sollen.

Giesserei-Roheisen ist in England und Schottland in jüngster Zeit im Preise ziemlich bedeutend gewichen. Mixed numbers warrants sind gestern mit 60 Sh. 6 Pence in Glasgow notirt. Gute schottische Marken wurden hier mit 100—108 M. per 1000^k, gute englische Marken mit 72—80 M. gehandelt. Bedarf in Guss- und Schmiedeeisen für Bauzwecke momentan gering.

Gruppe IV. In Dachdeckungsmaterial, als Schiefer, Pappe, Holzziegel (?) und Asphaltfliz war das Geschäft in den letzten Tagen der Woche ziemlich belebt und dürften Abschlüsse im Laufe der nächsten Tage zu Stande kommen.

Gruppe V. Das Angebot überwiegt bei Weitem die Nachfrage, doch ist das Geschäft ein bedeutend lebhafteres gegen das der vorigen Woche gewesen; grössere Abschlüsse in vielen Branchen in Aussicht.

Gruppe VI. Für I. Hypoth. in feinsten Stadtgegend in Beträgen bis 60000 M. ist Geld mit 4 $\frac{3}{4}$ % vorhanden; für Hypoth. in grösseren Beträgen und guten Stadtgegenden mit 5 %, entferntere 5 $\frac{1}{2}$ —5 $\frac{3}{4}$ %. Amortisations-Hypoth. 5 $\frac{1}{2}$ —6 % je nach Lage.

II. Hypoth. hinter kleinen Summen in guter Stadtgegend innerhalb Feuerkasse 5 $\frac{3}{4}$ %, sonst je nach Lage zu 6—6 $\frac{1}{2}$ und 7 % zu placiren, entferntere Stadtgegenden 7 $\frac{1}{2}$ —8 %. Restkaufhypotheken sind nur schwer und mit grossem Verlust unterzubringen.